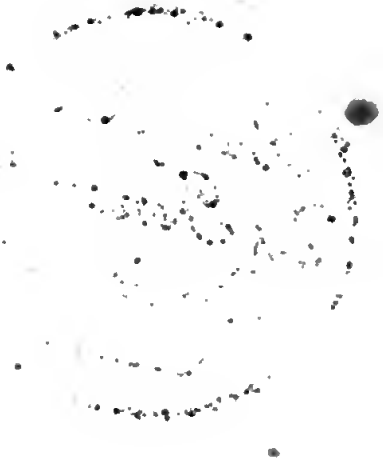
Merc.
34 b 5
Leipzig

<36632893290011

<36632893290011

Bayer. Staatsbibliothek



Johann Georg Büsch,

Professor in Hamburg,

über das

Bestreben der Völker

neuerer Zeit

einander in ihrem Seehandel

recht wehe zu thun.

Vermehrte und ganz umgearbeitete Auflage

der Abhandlung:

von der Zerrüttung des Seehandels.

Hamburg,

bei Benjamin Gottlob Hoffmann.

1800.

BIBLIOTECA
MONASTERIS

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Google

Vorrede.

Als nach dem Ausbruch des Reichskrieges gegen Frankreich im Jahr 1792 ein kaiſerliches Inhibitorium die Handlung mit dem Reichsfeinde ſo ſehr einſchränkte, eilte die ſo hoch geſtiegene als allgemeine Erbitterung allen denen Ueberlegungen zu weit vor, welche unumgänglich nöthig wurden, wenn anders die Handlung Deutſchlands überhaupt, inſonderheit wenn deſſen Seehandel noch einigermaſſen im Gange erhalten werden ſollte. Natürlich entſtanden dieſe Ueberlegungen zuerſt in dem erſten deutſchen Ausfuhrhafen, deſſen Obrigkeit jedoch nur auf die Folgen hinausſah, welche die Promulgation des Inhibitoriums für ſeinen geſammten Seehandel

haben würde, wenn die Neufranken auch Hamburg als in eine offene Fehde mit sich gesetzt ansähen. Es gelang ihr, dieselbe höchsten Orts zu verbitten, ohne jedoch von irgend einem Punkte in dem ganzen Inhalt dieses Inhibitoriums dispensirt zu werden. Aber schon das Verbitten einer schädlichen Publicität ward ihr zum Verbrechen gemacht, und laute Anklagen, daß diese Stadt den Reichsfeind durch verbotene Zufuhr begünstige, erschienen in so vielen öffentlichen Blättern im Innern des Reichs, insonderheit in der Nähe des Reichstags, daß die Absicht sich deutlich darlegte, die höchsten und hohen Mitstände dieser Stadt gegen dieselbe aufzureitzen und zu weit bedenklichern Schritten zu verleiten, als welche in ehemaligen Reichskriegen bei ähnlichen Bedrängnissen des Seehandels dieser Stadt jemals gedacht sein mochte. Zwar war es nicht meines Amts, mich zum Verfechter der Stadt aufzuwerfen, in welcher ich seit so vielen Jahren mein Brod esse. Aber es verdroß mich um die Nichtbeachtung des wahren Handlungsinteresse Deutschlands, die ich in so vielen schriftlichen und mündlichen Aeusserungen

über die Vorfälle jener Zeit, sich darlegen sah. Was ich bis dahin in mehreren Schriften über die Handlungsverhältnisse zwischen dem Innern Deutschland und seinen nordlichen insonderheit den reichsfreien Ausfuhrhäfen geschrieben hatte, war keinem Vorwurf der Partheilichkeit ausgesetzt gewesen, weil noch kein Krieg ein Partheinehmen über diesen Gegenstand rege machte. Ich hatte, gewiß damals nicht zur Zufriedenheit aller meiner Mitbürger, sehr oft den directen Handel solcher Kaufleute des innern Deutschlands das Wort geredet, welche Kräfte und Einsichten genug dazu haben. Solche Kaufleute bedürfen nicht der Aufmunterungen ihrer Regenten, vielweniger der meinigen, um die zuträglichsten Wege für ihre Handlungsgeschäfte ausfündig zu machen. Aber seitdem sie dieselben kennen, und mit Verstande benutzen, so hätte man doch annehmen mögen, daß eben ihre Regenten und deren Minister doch auch die Verbindung würden kennen gelernt haben, in welcher die Betriebsamkeit ihrer Unterthanen mit den Seehäfen der nordischen Ausfuhr-

häfen Deutschlands steht, bei welcher alle Störungen des letztern auf erstere zurückwirken. Das aber zeigte sich nicht in denen Maaßregeln, welche man zu Anfang dieses Krieges in Ansehung der deutschen Handlung nahm, und welche sich nur zum Schein von denjenigen in etwas unterschieden, welche seit mehr als einem Jahrhundert bei dem Ausbruch eines jeden Reichskrieges rasch genommen, und jedesmal der erste Schritt wagen, zu welchen man sich nach der Kriegserklärung entschloß. Auch diesmal blickte nicht die geringste Unterscheidung des Seehandels von dem Landhandel, nicht die geringste auf jene insbesondere genommene Rücksicht hervor. Der Gedanke, Frankreich durch Hemmung aller Zufuhr von Lebensmittel wehe zu thun, welcher so schön mit dem Plan der Briten übereinstimmte, der Kriegscontrebande die möglich größte Ausdehnung zu geben, erregte von Anfang an die nachtheiligste Aufmerksamkeit auf das Gewerbe der Seestädte, weil man natürlich annahm, daß von diesen aus die Ausfuhr von Lebensmittel leichter gehen, und leicht beträchtlicher sein würde, als sie über Land geschehen

konnte. In der so allgemeinen Ueberredung, daß der Kaufmann, besonders in Seestädten, nichts unversucht läßt, was ihm Gewinn bringen kann, nahm man nicht nur die Neigung bei ihm an, dem kaiserlichen Inhibitorium entgegen zu handeln, sondern man hielt sich gleich anfangs schon überzeugt, daß er es wirklich thäte. Man freuete sich in Deutschland des Ernstes, mit welchem die Briten durch Anhaltung aller mit Lebensmitteln durch den Kanal gehender Schiffe, sie mochten bestimmt sein, wohin sie wollten, das Aushungerungssystem handhabeten. Man war nicht bloß gleichgültig, sondern freuete sich wohl noch über die Folgen, welche die rasche Wegsendung des französischen beim niedersächsischen Kreise accreditirt gewesenen Gesandten Lehoc ohne Paß und durch die Stürme des Winters 1793 für die Seefahrt aller drei Hansestädte doch nur für eine kurze Zeit hatte. In der nun schnell so hoch steigenden Assecuranz glaubte man nur eine Erschwerung des verhaßten Handels dieser Städte zu sehen.

Jetzt glaubte ich, sei es gerathen, ja sehr nöthig, den Deutschen über diesen ihren Irrthum die Augen zu öffnen, und insonderheit einzelnen Schriftstellern entgegen zu gehen, welche denselben durch allerlei Schreiberei zu unterhalten suchten. Es war Zeit zu beweisen, daß alle Zerrüttung des deutschen Seehandels nicht bloß zum Schaden derer Städte, die ihn treiben, sondern des gesammten Deutschlandes sei. Ich fieng im May 1793 meine Schrift über die Zerrüttung des Seehandels und deren insbesondere für den deutschen Seehandel zu besorgende böse Folgen, und vollendete sie noch vor der Leipziger Michaelismesse. Allein noch in dem folgenden Winter gerieth ich auf so manche meinem Gegenstande angehörende Bemerkungen und neue Beweisgründe meiner Behauptungen, daß ich einen Nachtrag zu derselben auf 9 Bogen herausgab. Weil aber eine schädlichere, weit länger dauernde und noch in der fernsten Aussicht kein End versprechende Zerrüttung des Seehandels in dem Entgegenstreben der Briten wider die Grundsätze des Völkerseerechts sich zeigte, so machte ich diese zum Haupt-

gegenstande beider Schriften. Es dünkte mir wohlgethan zu sein, deutsche Leser bei den damaligen Zeitumständen aufs neue aufmerksam darauf zu machen. Hatten gleich mehrere Deutsche schon bündig darüber geschrieben, (man sehe Seite 19) auf deren Schultern ich mich stellen konnte, so gerieth ich doch auf eine gewissermaaßen neue Darstellung der Sache, ordnete die Tractaten und öffentlichen Acten etwas anders, und stellte sie vielleicht in ein anderes und besseres Licht, als ich sie bei meinen Vorgängern gefunden hatte. Es gelang mir insonderheit die Widersprüche darzulegen, welche zwischen den Seegesetzen mancher Nation und den von ihr geschlossenen Traktaten bestehen. Der gänzliche Mangel eines eigentlich so zu nennenden Seerechts bei derjenigen Nation, welche die Herrschaft über alle Meere sich anmaaßt, das Willkührliche und die Inconsequenz in ihrem Verfahren bei Ausübung dieser Herrschaft glaube ich richtiger dargestellt zu haben, als dies jemals bisher geschehen ist. Es war das letzte Buch, bei dessen Ausarbeitung meine Augen mir noch nicht den Dienst versagten, und ich freue

mich manches Fund in ältern und neuern Schriften, mancher Zusammenstellung daraus herbeigeholter Thatsachen und Beweisgründe, welche auf diese wichtige Angelegenheit ein noch nie benutztes Licht auch in künftigen Zeiten zu werfen, dienen kann.

Damals sahe ich meine Arbeit nur als ein Bedürfniß der Zeit an, und begnügte mich durch dieselbe so viel zu wirken, als es mir möglich war. Ich nahm mir die Ehre sie an die ersten Männer Deutschlandes zu senden. Das Glück zur Ehre der persönlichen Bekanntschaft mit acht der würdigsten Fürsten Deutschlandes und mit noch mehr in deren Dienste stehenden Staatsmännern gelangt zu sein, ward mir nun erst recht erfreulich, da ich es wagen konnte, da unmittelbar weniger oder mehr zu wirken, wo die von der Vertreibung durch den Buchhandel gehoffte Wirkung den bestgesinnten Schriftstellern gewöhnlich fehl schlägt. Doch noch immer hoffte ich nicht, eine zweite Auflage dieser Schrift zu erleben, und sie in der Hinaussicht umarbeiten zu können, daß sie auch noch auf spätere Zeiten wirken könnte, so aber war

es mir sehr angenehm, als der Herr Verleger mich vor einigen Monaten auffoderte, eine solche in Arbeit zu nehmen. In Arbeit, sage ich. Denn wenn ich gleich überhaupt mich nicht überwinden kann, irgend eine meiner Schriften dem Druck aufs neue so zu übergeben, wie sie zum erstenmal erschien, sondern mich der Gelegenheit freue, das Unvollkommene in ihnen zu verbessern, und die mir später entstandenen Ideen in sie einzutragen, so konnte vollends diese Schrift nicht wieder in ihrer ersten Gestalt erscheinen. Es mußte nun Eine Schrift aus zweien gemacht, und was im Nachtrage des Aufbehaltens würdig war, in die Hauptschrift eingetragen werden. In sechs Jahren hatte sich manches geändert und eine andere Seite gewonnen. Doch auch Kleinigkeiten mußten nun so vorgetragen werden, als es ein jetzt eben vollendetes Buch erfodert, dem man nicht ansehen muß, daß es schon so viele Jahre früher geschrieben ist. Insonderheit hatte ich jetzt weit mehr von den Franzosen zu sagen, als sich in dem Jahre 1793 von ihnen sagen ließ. Ihr Uebergang von demjenigen Verfahren, in welchem

sie sich als Beschützer der Freiheit der Meere, und als die bittersten Feinde der britischen Seedespotie eine Zeitlang dargestellet hatten, zu der wildesten Seeräuberei nach dem 19ten Januar 1798 hat mich auf mehr als Einem Bogen beschäfftigt. Ich hatte mich nicht gescheut, selbst einem Rewbel zuerst die für Frankreich selbst schädlichen Folgen seiner damals begangenen Thorheit unter Augen zu legen. Wie sehr sie sich bald bestätigt haben, durfte ich wol in diesem Buche zusammenhängend sagen.

Aber daneben habe ich auch in dieser Auflage keine leere Vorwürfe zurückgenommen, welche die erste Auflage wider die britischen Kränkungen des Handels, und insonderheit gegen die daran geknüpfte scheußliche Seejustiz enthält. Was ich darüber gesagt habe, ist alles durch Thatsachen und Acten bewiesen. Wie es vor sechs Jahren Wahrheit war, so besteht es nun noch als eine solche. Auch ist dies

Volk um keinen Schritt zurückgegangen. Seine Seejustiz hat sich um nichts verbessert. Diese zögert noch immer, wie es scheint gefliſſentlich, auch in den klärſten Vorfällen, um den Neutralen ihre wichtigſten Handlungsunternehmungen zu verleiden, wovon ich Seite 589 ein ganz neues Beiſpiel der ſtrengſten Wahrheit nach beigebracht habe. Doch habe ich eben daſelbſt einen in meinem Buche vorkommenden Irrthum, daß es das Consolato del Mare nicht in ſeinem zweiten Satze der Rückgabe neutraler auf feindlichen Schiffen befindlicher Güter übe, zurückgenommen, dabei aber auch gezeigt, warum dieſer Irthum ſehr verzeihlich ſei.

Dieſe groſſe Nation hat ſich durch das Glück ſeines Seekrieges ſeit ſechs Jahren in eine größere allgemeine Achtung, als vorher, geſetzt. Ich rede dieſer Achtung keineswegs ein,

sondern sehe sie mit Ueberzeugung als das Volk an, welches ganz Europa die Demüthigung der ihm in den letzten Jahren ganz unerträglich gewordenen französischen Arroganz zu verdanken hat. Aber es könnte doch alle diese großen Thaten thun, und daneben mehr Gerechtigkeit gegen die sich nicht an ihm versündigenden neutralen Seefahrer üben; und dies wird ihm ein Mann sagen dürfen, der als ein Weltbürger spricht, und unbefangen über das schreibt, was für alle policirte Völker als Recht gelten sollte. Ich weiß, daß eben in den letzten Jahren mancher meiner Leser, getäuscht durch jene große Achtung für die Briten geurtheilt hat: ich thue der Sache zu viel, und trete der Achtung so nahe, die man einer so großen Nation schuldig sei. Aber warum sollte ich aufhören, eben die gute Sache des gesammten handelnden Europas zu vertheidigen, welche zu verfechten Catharina II.

die bewaffnete Neutralität unter allgemeinem Beifall hatte entstehen machen. Ist gleich die Frucht davon durch allerlei Ereignisse vereitelt, ist gleich der Triumph der Briten über die Wünsche des handelnden Europa durch ihre in diesem Kriege vollends gewonnene Uebermacht, und insonderheit durch den mit Jay im Jahr 1794 geschlossenen Tractat vollendet, so ist doch keiner derer Gründe, welche für die gute Sache der bewaffneten Neutralität halten, durch die spätern Vorfälle entkräftet worden. Jeder derselben wird in seiner vollen Stärke wieder erscheinen, wenn veränderte Zeitumstände dem so lange gekränkten handelnden Europa wieder erlauben, seine Stimme wider das Bestreben der Völker neuerer Zeit einander im Seehandel recht wehe zu thun, mit Kraft in einer darauf zweckenden Vereinignng zu erheben. Dann, hoffe ich, wird mein Buch

in der jetzt ihm gegebenen Vollständigkeit noch nicht vergessen sein, und denen, die das Wort der guten Sache reden dienen, ihre Arbeit zu erleichtern.

Hamburg, den 30sten September.

Erstes Kapitel.

Kurze Geschichte des Völker-Seerechts, und des veränderten Ganges des Seehandels.

§. 1.

Ich darf nicht in die alten Zeiten zurückgehen, um die Spuren eines solchen Völker-Seerechts aufzufinden, das dem Zustande der Handlung unserer Zeiten angemessen wäre, in welchem es hauptsächlich darauf ankömmt, was die vielen jezt in der Seehandlung mit einander wetteifernden Völker einander in Friedens- insonderheit aber in Kriegs-Zeiten aus Gründen des Natur- und Völkerrechts nach Billigkeit einräumen müssen, oder wozu sie sich durch Verträge verpflichtet haben. Solcher wetteifernden Völker gab es vor der Alleinherrschaft der Römer über das Mittelländische Meer, in welchem sich die Seehandlung fast ganz

enthielt, wenige, und noch seltener waren solche Seekriege, in welchen einem in denselben befangenen Volke Anlaß entstehen konnte, einem andern neutralen Volke in Ansehung seiner Handlung Vorschriften zu geben. Frachtfahrt und Commissionshandel, welche das Eigentuhm eines Volkes auf die Schiffe eines andern bringen, hatten damals noch nicht Statt, und es mögte freilich feindliches Gut in einem neutralen Schiffe nicht frei geblieben sein, wenn ein Fall entstanden wäre, der Regel zu folgen: wo ich meines Feindes Gut finde, da nehme ich es.

Als die Römer Herren des Mittelländischen Meeres und aller dessen Küsten waren, da konnte vollends nicht von einem Völker-Seerechte die Rede sein. Alle, die dasselbe beschifften, waren Untertahnen Eines Herrn, und in so fern als Ein Volk anzusehen. Hinderte nun gleich die Allgewalt der Römer nicht ganz und auf immer das Entstehen von Seeräubern, so ist es doch überflüssig zu sagen, daß die Seeräuberei keine Quelle eines Völker-Seerechts werden konnte.

§. 2.

Eben so wenig konnte dies die Seeräuberei derer Völker und räuberischen Gesellschaften werden, welche zu der Zeit, da der Seehandel im Norden sich zu be-

leben anfieng, denſelben beunruhigten und ſtörten. Die Normannen und nach ihnen die Vitalianer gaben gewiß keine Bedingniſſe an, unter welchen der Seehandel dieſes oder jenes Volks erlaubt ſein ſolle, oder nicht. Ihnen ſelbſt konnte nur offenbare Gewalt entgegengeſezt werden.

§. 3.

Gegen leztere taht dies inſonderheit der Hanſebund. Aber die Art, wie dieſer ſeinen Seehandel betrieb, war ſo beſchaffen, daß auch daraus noch kein eigentliches Völker-Seerecht entſtehen konnte. Ein keinesweges abzuläugnender zu hoch getriebener Handlungsneid verleitete denſelben, ſelbſt den friedlichen Handel in Meeren, wo er Meiſter des Seehandels war, inſonderheit in der Oſtſee, gewaltſam zu ſtören. In ſeinem Betragen gegen die Völker, welche neben ihm einen friedlichen Handel in der Oſtſee zu treiben ſuchten, liegen gewiß keine auf das Völker-Seerecht unſrer Zeit anwendbare Gründe und Beiſpiele. In denen Meeren aber, wo er es nicht ſo ſehr war, ward noch nicht die Frachtfahrt auf die Art betrieben, wie jezo, auf welche jedoch das, was in dem neuern Völker-Seerecht Rechtens iſt, oder billig Rechtens werden müßte, hauptſächlich ſich bezieht. Befaßte gleich manches Schiff die Waaren mehrerer Kaufleute und Bürger

verschiedener Städte, so waren doch diese, so wie das Schiff selbst, Hanseatisches Eigenthum. Als die Furchtbarkeit dieses Bundes im sechszehnten Jahrhundert abnahm, entstanden Vorfälle großer Gewaltthätigkeiten gegen dessen Schiffe, in welchen vom Recht und Unrecht gar nicht die Rede war. Einer der wichtigsten war die 1589 erfolgte Wegnahme von sechzig Hanseatischen Schiffen durch die Engländer vor Lissabon, wohin sie Korn und Schiffsbauholz führten, welchen Verlust die Hanseaten nach lauten Klagen und vieler Federfechterei dennoch ohne Ersaz ertragen mußten. Aber auch in diesen und andern Fällen entstand doch noch nicht der Anlaß, Schiff und Gut in verschiedener Rücksicht zu betrachten, und unter den Gütern selbst als feindlichen und nicht feindlichen einen Unterschied zu machen. Hatten solche Vorfälle eine entschiedene Feindschaft gegen den Bund zum Grunde, so ward das Ganze, wie die Teile, als feindlich angesehen, weil die Eigentühmer alle dem Bunde angehörten, welchem wehe zu tuhn man entschlossen war.

§. 4.

Im Süden Europens waren die großen Freistaaten Italiens vorzüglich im Besiz des Seehandels. Doch war auch die Seefahrt anderer Staaten an der Mittelländischen See beträchtlich genug.

Es kam also von dem 11ten bis 13ten Jahrhundert zu einer Uebereinkunft fast aller seefahrenden Staaten jener Gegend, dergleichen für unsere Zeiten äusserst wünschenswürdig sein mögte, aber noch nicht hat wieder bewirkt werden können. Bestimmungen des Privat-Seerechts entstanden fast zu derselben Zeit auch für die west- und nordlichen Meere in den Seerechten von Oleron und Wisby. Aber dort ward auch vieles festgesezt, was das See-Völkerrecht betrift, und nach und nach von funfzehn verschiedenen Staaten angenommen und beschworen. Diese Sammlung führt den Titel: il Consolato del Mare, von welchem in unserer Gegend die mit einer holländischen Uebersetzung begleitete Ausgabe, Amsterdam 1723. 4. am leichtesten zu haben sein mögte.

§. 5.

Das 273ste Kapitel dieses Buchs handelt von den durch bewaffnete Schiffe gemachten Prisen, und sezt fest, daß ein feindliches Schiff, mit neutraler Waare beladen, dem Kaper oder Kriegsschiffe, dagegen auch feindliches Gut in einem neutralen Schiffe eben demselben gehöre. Doch wird dabei für die Vortheile des neutralen Eigeners des Schiffes in dem ersten Falle, und der Ladung in dem zweiten, mit einer Billigkeit gesorgt, die in dem Völker-Seerecht

unſerer Zeiten gar kein Beiſpiel hat. I) Der Kaper ſoll zwar das neutrale Schiff in einen Hafen führen dürfen, wo er die feindlichen Güter ſicher entladen kann, aber dem Schiffe die bis zu dem Beſtimmungsorte bedungene Fracht für dieſelben bezahlen; II) die Eigentühmer der Ladung ſollen über das feindliche Schiff mit ihm abhandeln und es ranzioniren dürfen. Wollen oder können ſie dies nicht auf der See, ſo ſoll er das Schiff, welches ihm verbleibt, in den friedlichen Hafen, wo es ausgerüſtet worden, zurückführen, und da ſollen ihm die Kaufleute die Fracht völlig ſo bezahlen, als wenn er die Ladung an den beſtimmten Ort gebracht hätte. Iſt aber durch ſeine Schuld auf der See nicht abgehandelt worden, und hat er das Schiff mit der Ladung in einen andern Hafen geſchleppt, ſo ſoll er nicht nur keine Fracht bekommen, ſondern auch den Eignern der Ladung, *woran er gar kein Recht hatte*, allen Schaden bezahlen.

§. 6.

Nichts kann billiger ſein, als dieſe Verfügungen. So lange der Grundſaz beſtehen bleibt: wo ich meines Feindes Gut finde, da nehme ich es, ſo muß auch der zweite daneben beſtehen: was nicht meines Feindes Gut iſt, das darf ich nicht nehmen, wo ich es auch finde, ſondern muß es dem Eigner laſſen, und

darf auch nicht einmal ihm einigen Schaden zur Laſt bringen.

Das Conſolato del mare gewinnt bei ſeinem hohen Alter in dieſen Zeiten eine große Wichtigkeit, da die britiſchen Gerichte, die hier angeführten Sätze deſſelben, zu dem Range eines allgemein geltenden Seegeſetzes zu erheben ſuchen; aber nur nach ihrer Convenienz, in ſo fern ſie ihrem Verfahren zuſtimmen, mit Beiſeiteſetzung alles desjenigen, worin ſie demſelben zuwider handeln. Darüber aber wird mein Buch noch viel zu ſagen haben.

Hätte es dabei verbleiben können, ſo bedürfte es noch jezt keines andern Völker-Seerechts für Kriegszeiten. Aber der Umſtand allein, daß die Kaufleute nicht wie damals, mit ihren Waaren reiſen, und daß in Einem Schiffe die Güter ſo vieler Eigner zuſammen kommen, würde jezt große Aenderungen veranlaſſen. In jenem Geſez heißt es: die Kaufleute, die auf dem Schiffe ſich befinden, ſollen mit dem Kaper abhandeln. Jezt gehen nur die Connoſſemente und Certificate mit den Waaren. Bei jeder gegründeten oder nicht gegründeten Zweideutigkeit dieſer Papiere iſt niemand da, der über das Eigentuhm der verſchiedenen Teile der Ladung Rede und Antwort geben kann; und ſo würden, wenn auch jenes Geſez allgemein geworden wäre,

und als ein solches noch jezt bestünde, der Vorwände doch immer zu viel für den Kaper entstehen, das Schiff in einen Hafen seines Staats zu schleppen, und einer strengeren Untersuchung zu unterwerfen.

Ich bin nicht im Stande anzugeben, wie lange jenes Gesez auch nur für die Meere, für welche es beliebt war, im Bestande geblieben sein mag. Das ist gewiß, daß die Veränderungen der Handlung und Seefahrt, welche seit zwei Jahrhunderten entstanden sind, die europäischen Mächte zu ganz andern Verfügungen geleitet haben, die zum Unglück mit einander so sehr streiten, und in eben denselben Staaten so schwankend sind, daß ein allgemein gültiges Völker-Seerecht bis jezt noch zu den frommen Wünschen gehört. Ich werde eine möglichst lichtvolle Darstellung dieser Widersprüche und Schwankungen zu geben suchen.

§. 7.

Im sechszehnten Jahrhundert verfiel die Hanse. Die Niederländer — damals noch die gesammten — sezten sich in den Besiz der Ostseeischen Fahrt, auf welcher seit Jahrhunderten das Uebergewicht in der Seefahrt überhaupt beruhet. Die Portugiesen hatten zwar sich in den Besiz des Indischen Handels gesezt, waren aber nicht im Stande, denselben vom Tagus aus in das übrige Europa mit ihren Schiffen zu betreiben.

In eben dem Falle sahen sich auch die Spanier, als Amerika ihnen einen Vorraht von Producten zu liefern anfing, die in dem übrigen Europa verkäuflich waren. Eben so wenig konnten beide die Zufuhr ihrer Bedürfnisse vom Norden her mit eigenen Schiffen bestreiten. Auch diesen Handel zogen daher die Niederländer an sich, und betrieben also bei weitem den gröβten Theil der europäischen Seefahrt mit ihren Schiffen. Lange noch war ihr Handel, so wie der den Hanseaten übrigbleibende, Eigenhandel. Aber die Kaufleute oder deren Bediente seegelten seltner mit ihren Waaren. Die Kauffahrer wurden gröβer gebauet, und nahmen die Güter mehrerer Eigner ein. Es ward mehr Handlung durch bloβe Correspondenz mit Kaufleuten eben der Nation getrieben, die sich in dieser Absicht in entfernten Seehäfen niedergelassen hatten; und so fügte sich an den Eigenhandel der Commissionshandel an. In dem folgenden Jahrhunderte kamen die Hülfsmittel der Handlung mehr und mehr in Gang, auf welchen der Commissions- und vollends der Speditionshandel so sehr beruhet, nehmlich das Wechselgeschäfte, die Assecuranz und die Posten.

§. 8.

Nun ward es auch zu einem gewinnvollen Geschäfte, Schiffe im Dienst einzelner oder mehrerer

Kaufleute, die denſelben ganz oder für einen Theil des Schiffes verlangten, ſich einträglich zu machen. Der Gebrauch der Schiffe im eigenen Handel verwandelte ſich großentheils in die Frachtfahrt oder das Cabotage. Von der Zeit an führten die Schiffe größtentheils Ladungen, in welchen das Eigenthum einer Menge Kaufleute, nicht Eines ſondern auch mehrerer Staaten mit einander gemiſcht war. Ein von den weſtlichen Häfen ausgehendes Schiff enthielt und enthält noch neben den dort verſchriebenen Waaren, die nun ſchon das Eigenthum des nordiſchen Kaufmanns waren, auch ſolche, die der dort anſäſſige Kaufmann in Verkaufs-Commiſſionen in den Norden ſchickte, folglich Spaniſches, Portugieſiſches und Franzöſiſches Eigenthum, gemiſcht mit Deutſchem, Britiſchem u. ſ. f. Nach dem Verfall der Hanſe ſtörte die Niederländer in ihrer nordiſchen Seefahrt lange noch kein Handlungsneid. Auch ihr mit Spanien noch immer fortdauernder Krieg wirkte ihnen auf dieſer Seite nicht entgegen; wol aber deſto mehr weſtwärts von Dünkirchen ab, wo ſie ihn aber durch ihre überwiegende Seemacht zu ſchützen wußten. Nun aber erhob ſich zuerſt gegen ſie insbeſondere, als ſie von dem Spaniſchen Kriege durch den Münſterſchen Frieden frei geworden waren, der ſeitdem dem ganzen Europa ſo

läſtig gewordene Handlungsneid der Briten. Cromwell ſezte ſie zuerſt im J. 1651 durch die Navigazions-Akte aus dem alleinigen Beſiz der Oſtſeefahrt, und aus der bis dahin für die Briten ſelbſt betriebenen Frachtfahrt. Zwar ſchläfferten ſich dieſe ſelbſt zweimal in den folgenden Jahren in Anſehung dieſer Akte ein. Aber deſto lebhafter erwachten ſie ſogleich nach der eben durch die Niederländer bewirkten Revoluzion, ſezten ihre Navigazionsakte im J. 1690 wieder in die zuerſt bezwekte Kraft, und gaben ihr noch durch eine Menge beſondere Parlaments-Akten eine ſolche Ausdehnung, daß ſie von der Zeit an die einzigen Frachtfahrer für die ganze handelnde Welt hätten werden müſſen, wenn es möglich wäre, daß Ein Volk dieſe ganz allein beſtreiten könnte. Ich bitte meine Leſer zur Erweckung mehrerer Aufmerkſamkeit auf dieſen wichtigen Punkt und deſſen Folgen, meine Geſchichte dieſer Navigazions-Akte in dem zweiten Bande unſerer Handlungsbibliothek nachzuleſen.

Ich kann mir aber auch nicht die ganz nicht hieher gehörende Anmerkung verbieten, daß die V. Niederlande für die Ehre, den Briten einen König gegeben zu haben, bitter gebüßt haben. Die ſo ſchnell beſchloſſene Erneuerung und Erweiterung der Navigazions-Akte war der erſte Beweis, wie wenig ihnen die

Briten, die von ihnen bewirkte Revolution verdankten. Dies geschah in dem ersten Kriege, in welchen sie zugleich mit den Briten verwickelt waren. Von der Zeit an sah der britische Hof es immer als einverstanden an, daß sie in dem von ihm angefangenen Kriege mit ihm gemeine Sache machen müßten, und, wenn sie sich dessen weigerten, oder auf die Seite seiner Feinde neigten, so ist dies schon zweimal die Ursache böser Kriege wider sie selbst geworden, durch welche ihre Finanzen mehr und mehr litten, die im vorigen Jahrhunderte ihre besondern ohne und selbst wider Großbritannien geführten Kriege weit besser ausgehalten hatten.

§. 9.

Das durch Colbert beförderte schnelle Aufblühen des französischen Seehandels sezte zwar den Briten und den V. Niederländern eine dritte Macht an die Seite, welche mit Kraft in den Handlungswetteifer eintrat, und seit der Zeit ihn gegen die Briten mit großer Tähtigkeit geübt hat. Aber damals noch weniger als jezt, konnte Frankreich die Ausfuhr seiner eigenen und der dazu kommenden Colonie-Produkten, und weniger noch die ihm so unentbehrliche Zufuhr der Produkten des Nordens, selbst in Friedenszeit, bestreiten. In Kriegszeiten aber muste es, und muß

es noch der Schiffahrt durch den Canal entsagen, an welchem es keinen zur Aufnehmung großer Flotten tauglichen Kriegshafen, England hingegen deren so viele hat. Der französische Handel hat daher die Frachtfahrt anderer Völker vorzüglich belebt, und wird sie immer beleben. Frankreich hat auch das zur Aufnahme seiner eigenen Schiffahrt abgefaßte Paßgeld, von 5 Livres auf die Tonne der Ladung in seinen Handlungstraktaten gern allen nordischen Völkern, natürlich aber nicht den Briten, erlassen, da es die Unentbehrlichkeit von deren Frachtfahrt in seinem Dienste so sehr fühlt.

§. 10.

Inmittelst war längst dem mittelländischen Meere die nicht der Frachtfahrt allein, sondern auch dem ganzen Seehandel der christlichen Staaten so nachteilige Seeräuberei unter Umständen entstanden, die ich hier nicht erzählen, sondern auf deren kurze Darstellung in meiner Geschichte der Welthändel neuerer Zeit (S. 209 der neuesten Ausgabe) verweisen darf. Die so sehr erweiterte Handlung der zur See mächtigen christlichen Staaten mußte sich dieser Erschwerung auf eine oder die andere Art entledigen. Wie dies theils durch erzwungene, theils durch erkaufte Friedenstraktate mit diesen un-

geschlachten Völkerschaften geschehen sei, und noch von Zeit zu Zeit geschehe, darf ich ebenfalls nicht hier erzählen, sondern blos anmerken, daß die Absicht dieser Traktaten dies als eine Hauptbedingung nohtwendig machte, daß das Schiff das Gut frei mache, oder in andern Ausdrücken, daß diese Seeräuber das Recht der neutralen Flagge anerkennen. Diese Traktaten hätten durchaus keinen Nuzen für die Seefahrt, am wenigsten für die Frachtfahrt derer Staaten gehabt, welche sie erzwangen oder erkauften, wenn jenen Seeräubern das Recht verblieben wäre, — man merke vorläufig es wol, eben das Recht, welchem die Briten allein noch nicht entsagen wollen — ein jedes neutrales Schiff auf den geringsten Verdacht, daß es auch einiges feindliches Eigentuhm führe, in ihre Häfen zu schleppen, und es durch lange, und, wie immer zu fürchten ist, mit Ungerechtigkeit sich endigende Proceduren aufzuhalten. In einer andern Absicht drang man ihnen in eben diesen Traktaten die Bedingung ab, daß ihre Räuberschiffe nicht über das Kap Finisterrä hinauskreuzen dürfen. Denn eben die Seefahrenden Staaten, welche den Frieden nur für sich erkauften oder erzwangen, sahen doch die Nohtwendigkeit ein, für die Seefahrer derjenigen Staaten, welche nicht zu gleichen Vorteilen gelangen konnten,

in den nördlichen Meeren Sicherheit zu bewirken. Wäre z. B. noch jezt ein von Hamburg nach Bourdeaux segelndes Schiff in der Bucht von Frankreich nicht frei von Türkengefahr, wie verlegen würde nicht Frankreich selbst dabei in Ansehung der Verführung seiner Produkten in den Norden sein!

§. 11.

Nach der Schliessung dieser Traktaten veränderte sich der ehemalige Gang der Handlung noch weit mehr, als bis dahin hatte geschehen können. Die Frachtfahrt der Briten und Holländer erweiterten sich ungemein. Es konnten nun Commissionen in die Mittelländische See, oder von derselben her in neuen und viel fernern Wegen gegeben werden, als bis dahin möglich war. Aber eben davon war nun die Folge, daß nur selten in einem Schiffe Güter nur Einer Nation übergeführt wurden, sondern die Kaufleute der Nation, aus deren Hafen das Schiff absegelt, müssen ihr Eigenthum, was sie zum Verkauf in nordische Häfen schicken, mit demjenigen verladen, was der nordische Kaufmann verschrieben, und durch Bezahlung oder Acceptirung, der dafür auf ihn gezogenen Wechsel bereits zu seinem Eigenthum gemacht hat. Eine andere Folge ist, die noch immer Staat hat;

daß, da viele Häfen an der mittelländischen See ein etwas großes Schiff nicht ganz befrachten, oder ein dahin gehendes nicht eine volle Ladung auf einen einzelnen dieser Häfen finden kann, dieses durch Einlaufen in die Häfen mehrerer Nationen sich voll zu machen suchen muß. Man könnte daher die Häfen diesseits Neapel eben so gut und aus eben dem Grunde Echelles de la Mediterranée nennen, aus welchen man die verschiedenen Häfen der Levante Echelles du Levant nennt, weil manches Schiff dieselben nach einander besegeln muß.

§. 12.

Nichts wäre natürlicher gewesen, als daß die drei zum Frieden mit den Algierern zuerst gelangten Seemächte, Frankreich, G. Britannien und die V. Niederländer um eben die Zeit übereingekommen wären, den Schiffen ihrer Untertahnen auch für den Fall künftiger Kriege eben dies Recht der neutralen Flagge in den nordischen Meeren zu sichern. Es wäre um so viel mehr zu erwarten gewesen, da jede derselben, wie ich unten zeigen werde, in den vorhergegangenen dreissig Jahren bereits so manchen Traktat auf diesen Fuß geschlossen hatte. Eine solche Uebereinkunft hätte dem Anschein nach leichter bewirkt werden müssen, als die derer funfzehn kleinen Staaten, welche alle nacheinan-

der das Consolato del mare annahmen und beschwören. Dies war das sicherste Mittel ihren Unterthanen die Vortheile des den Algierern entweder abgezwungenen oder abgekauften Friedens auf die Dauer gewis und allgemein zu machen; dahingegen bei jedem in Norden ausbrechenden Kriege in Ermangelung der Festsetzung dieses Rechts dieselben großentheils verschwinden, indem das im mitländischen Meere sicher gestellte, wenn gleich neutrale Schiff es diesseits der Straße keinesweges ist. Aber daran ward gar nicht gedacht, und nach dieser Zeit sind, wie vorher, die besondern Verordnungen der Seemächte und die Handlungstractaten einzelner Völker mit einzelnen die Quelle, aus welcher allein die Antwort auf die Frage geschöpft werden kann: Was ist Rechtens auf den Meeren, was ist es nicht? Eine Antwort, die deswegen nicht allgemein ausfallen kann, weil eben diese Verordnungen und Tractaten in dem seltsamsten Widerspruch mit einander stehen, selbst solche, die mit einerlei Volk geschlossen sind.

§. 13.

Ich darf hiebei nicht unangemerkt lassen, erstlich, daß jene Afrikaner von diesen Tractaten nicht den Vortheil hatten, den zwei seefahrenden Nationen

wenn sie über das Recht der neutralen Flagge mit einander übereinkommen, wechselseitig davon in Ansehung des Cabotage haben, das die eine wie die andere treibt. Denn die Africaner treiben ein solches nicht, und verführen auf keinem ihrer Schiffe Waaren eines andern Volks, die nun auch vor der Kaperei kriegführender Mächte sicher sein müßten, mit denen sie einen solchen Tractat geschlossen haben, in welchen folglich hievon auch nicht einmal die Rede ist.

2) Wie das Recht der neutralen Flagge nicht darauf ausgedehnt werden kann, daß auch neutrale Güter und Personen auf einem feindlichen Schiffe frei gehen dürfen, so ward auch dies den Afrikanern nicht zugemuthet. Es war also eine Folge von diesen Tractaten, und als eine solche dabei beabsichtigt worden, daß die Nationen, welche keinen Frieden mit den Africanern haben, in der mittländischen See, und bis zum Cap Finis-Terrä hinauf kein Cabotage, wenigstens nicht ohne Gefahr treiben dürfen. Doch hat sich bald gewiesen, daß jene drei Staaten nicht allen gehofften Vortheil für ihre Cabotage davon gezogen. Sie hatten zu wenig Schiffe auch nur für das Cabotage zum Dienste der Hansestädte. Diese, insonderheit Hamburg, fuhren da-

her noch lange fort, ihre für jene Meere bestimmte Schiffe convoyiren zu lassen, oder sie so zu bemannen und auszurüsten, daß sie es einzeln noch wohl wagen konnten, es mit den Seeräubern aufzunehmen. Dies dauerte so lange, bis Dänemark und Schweden auch zu Tractaten mit denselben gelangten, seit welcher Zeit auch die Assecuranz darüber entschieden hat, die für ein hamburgisches, wenn gleich noch so wehrhaftes Schiff und dessen Ladung viel zu hohe Prämien fodert.

Zweites Kapitel.

Widersprüche in den Seeverordnungen.

§. 1.

Ich könnte zwar denjenigen, der diese Widersprüche selbst aufsuchen will, auf folgende in Deutschland ohne Schwierigkeit bisher noch zu habende Schriften verweisen.

1) De la Saisie des Batimens neutres, ou du Droit, qu'ont les parties belligerantes d'arrêter les Navires des Peuples amis par Mr. Hubner, ehemaligen königl. dänischen Conse-

tenzrath und Professor in Copenhagen. Haag, 1759. 8.

2) Freiheit der Schiffahrt und Handlung neutraler Völker im Kriege, Leipzig 1785. 8. Eine Uebersetzung der französischen, in eben dem Jahre, vorgeblich zu London und Amsterdam, erschienenen Schrift: la Liberté de la Navigation et du Commerce a. c. in deren siebentem und achtem Abschnitte sehr zuverlässige Auszüge aus diesen, hauptsächlich auch des Dumont Corps Diplomatique entlehnten Tractaten, und in dem neunten eine Erzählung der wichtigsten Vorfälle gegeben wird, in welchen das Völker-Seerecht Händel in neuern Zeiten veranlaßt hat.

3) Versuch über die Handels- und Schiffahrtsverträge, von Herrn von Steck. Halle 1782. 8.

4) zu gleicher Zeit mit der ersten Ausgabe meines Buchs gab eben derselbe eine kleinere Schrift unter dem Titel: Essay sur divers Sujets relatifs à la Navigation et au Commerce pendant la Guerre. Berlin 1793. 160 Seiten in 8. in welcher bis zum letzten Blatt die richtigen Grundsätze des Völkerseerechts kurz und bündig vorgetragen werden. Ganz am Ende aber nimmt der Verfasser in Absicht auf den

nun entstandenen Seekrieg alles zurück, weil die Franzosen, die freilich bis dahin auf der See noch nicht viel Unfug getrieben hatten, so abscheuliche Menschen wären. Ich sandte dem nun verstorbenen geheimen Rath von Steck mein Buch mit einem Briefe zu, in welchem ich meine Freude bezeugte, meine Grundsätze mit den seinigen so ganz übereinstimmend zu finden. Doch setzte ich hinzu, ich habe in seine Seele gefühlt, wie schwer ihm die letzten Seiten durch die Feder geflossen sein mögten. Er antworte etwas empfindlich. Doch dünkt mich noch jetzt, daß diese Schrift zu der Zeit hätte lieber ungeschrieben bleiben mögen, wenn deren Verfasser nicht vermeiden zu können glaubte, am Ende den Inhalt seines Buchs gewissermaaßen wieder aufzuheben. Denn alles böse, das sich von den Neufranken nach der Ermordung ihres guten Königs sagen ließ, hätte doch die europäischen Seemächte nicht veranlassen dürfen, das Völkerseerecht gegen sie zu brechen, wenn sie selbst bei demselben standhaft beharret wären. Am wenigsten aber diente dies für die Deutschen, in Hinsicht auf die Kriegsvorfälle zur See ihre Erbitterung gegen die Neufranken anfachen zu lassen, da sie auf dem Meere ganz unbeschützt und unbewährt erscheinen können, und ein

bis zum höchsten Grad entflammter Haß ihnen hier zu nichts dienen kann.

5) Die Sammlung von Staatsschriften, die während des Seekrieges von 1776 bis 1783, sowohl von den kriegführenden als auch neutralen Mächten öffentlich bekannt gemacht worden sind, in so weit solche die Freiheit des Handels und der Schiffahrt betreffen, von dem jetzigen k. dänischen Cammerherrn und Amtmann zu Plön, Herrn August von Hennings, Altona 1784. 8., ein wichtiges und nothwendiges Supplement abgiebt.

6) De Martens essai concernant les armateurs, les prises, et sur tout les reprises; d'après les loix, les traités et les usages des puissances maritimes de l'Europe. Göttingen 1795. 8. hatte zur nächsten Veranlassung den Vorfall eines reichen spanischen Registerschiffs St. Jago, welches 1793 von einem französischen Kaper genommen, von einem britischen Kriegsschiffe wieder genommen, und von der Admiralität aus politischen Gründen wieder gegeben ward, ungeachtet es schon in einen britischen Hafen aufgebracht war. Die Schrift verbreitet sich über das Seevölkerrecht, soweit dasselbe die Prisen betrifft.

7) Arnould System der Seehandlung und Politik der Europäer, während dem 18ten und

als Einleitung in das 19te Jahrhundert, aus dem Französischen übersetzt. Erfurt 1798. 8. in welchem Jahr auch das Original erschienen ist, gehört nur für einen kleinen Theil seines Inhalts hieher. Das Original ist noch nicht zwei Jahre alt. Es sagt viel belehrendes, aber auch in historischen und geographischen Umständen manches irrig. Der Verfasser ist mit deutschen Schriften nicht bekannt, wiewohl er meine Schrift an einer Stelle, nur des Ausdrucks wegen anführt. Ich werde von der nämlichen Uebersetzung wider die neuesten französischen Seegräuel noch viel zu sagen haben. Dies Buch soll der Vorläufer eines größern Werks sein, welches zu gelegener Zeit erscheinen wird. Der Verfasser steht in dem ehrenvollen Posten eines Chefs der Handlungs-Canzlei.

Man findet noch einige Schriften in geographischer Ordnung nachgewiesen in Groults indication des ouvrages et pieces de legislation relatives à la Saisie des batimens neutrels. Aber Vollständigkeit darf man hier nicht suchen.

Man wird in diesen Schriften finden, was man hier nicht zu erwarten hat, nemlich systematisches Raisonnement aus Gründen des Natur- und Völkerrechtes über das, was in dieser wichtigen Sache für

recht oder unrecht gelten sollte. Was ich eben darüber sagen werde, werden nur solche Reflexionen sein, auf welche mich die zu erzählenden oder kurz anzuführenden Thatsachen leiten werden. Aber um diese Thatsachen sowohl, als jene Reflexionen besser für meinen Zweck zu ordnen, werde ich die Thatsachen auf eine Weise darstellen, die noch von keinem jener Schriftsteller gewählt ist, und sehr viele von den drei ersten Schriftstellern übersehene oder später erfolgte Thatsachen beifügen.

§. 2.

Es ist in der That äußerst seltsam, da nach dem dreißigjahrigen Kriege die Art, wie die Kriege geführt werden, so viel milder geworden ist, und insonderheit der Landhandel mitten in den heftigsten Kriegen so sehr begünstigt wird, daß nur zuweilen Störungen desselben entstehen, welche großentheils durch die Nothwendigkeit des Krieges sich mögen entschuldigen lassen, daß dennoch die kriegsüchtigen europäischen Völker sich nicht über die dem Seehandel einzuräumenden Begünstigungen haben vereinigen können oder wollen. Dies ist um so viel mehr zu verwundern, da die Begünstigungen des Landhandels durch keine vorgängige Tractaten festgesetzt,

sondern mitten im Kriege ohne viele Schwierigkeit beredet werden. Dagegen wird alles, was eine Nation dem Seehandel der andern in Hinsicht auf künftige ihr entstehende Seekriege einräumen will, im ruhigen Frieden beredet. Und so manche harte Verordnung ist mitten im Frieden gegeben, wovon insonderheit die Ordonnance de la Marine im J. 1681 ein Beispiel giebt.

Wie geht es doch zu, daß die nordlichen seefahrenden Völker in neuern Zeiten in so mancher doch noch ziemlich langen Friedensperiode sich nicht einander so genähert haben, wie im 11ten und 12ten Jahrhundert die mittägigen Staaten, als sie ihr Consolato del mare unter fortwährenden Kriegen gegen einander entwarfen? Denn es war in dieser Periode niemals ganz ruhig unter den Staaten am mittländischen Meere. Wie geht es zu, daß so viele Völker, als sie mit den afrikanischen Seeräubern alle wesentlichen Puncte des Rechts der neutralen Flagge ausmachten, nicht darauf verfielen, das alles zum gemeinen Besten ihrer Handlung und Seefahrt auch unter sich festzusetzen? Wie sehr hätten die Unterhandlungen darüber durch die Friedenscongresse zu Nymwegen, Utrecht und Achen erleichtert werden können, an welchem die meisten über See han-

delnde Nationen Theil nahmen. Dort hätte in einigen Monaten die Vereinigung zu Stande gebracht werden können, welche vorher im Süden Europas ein Geschäft von 200 Jahren war. Wie gern würden die nicht an Krieg gewöhnten Theil nehmenden Höfe einen solchen Congreß auch durch ihre Gesandten beschickt haben! Aber nicht auf allen jenen Congressen, und noch weniger in den Friedensunterhandlungen zu Fontainebleau 1763, und denen zu Versailles 1783 ist kein Gedanke an die Regulirung dieser wichtigen Angelegenheit entstanden, und doch hatte Frankreich in den drei letzten Kriegen genugsam den Nachtheil erfahren, welchen die von den Britten geübte Despotie der Meere durch die Störung der ihm damals so erwünschten Frachtfahrt der Neutralen auf Frankreich zugefügt hatten. Es hatte auch im Laufe dieses Krieges in die Artikel der bewaffneten Neutralität eingestimmt. Der im Haag angestellte rußische Minister Markoff, hatte den Frieden eingeleitet. Wie natürlich wäre es nicht gewesen, daß in den nähern Unterhandlungen wenigstens ein Versuch gemacht worden wäre, die paciscirenden Mächte zur Uebereinkunft über die Artikel der bewaffneten Neutralität zu bewegen. Denn Großbritannien schloß doch diesen Frieden unter nicht

sehr vortheilhaften Umständen, und wäre vielleicht damals nachgiebiger gewesen, als es niemals so leicht wieder werden wird. Mir ist aber in allen diesen Frieden betreffenden Verhandlungen keine Spur vorgekommen, daß man daran gedacht habe, und wie sehr fürchte ich, daß in denen Friedensschlüssen, durch welche doch wohl endlich die Schrecken des jetzigen Krieges sich endigen werden, an diese so wichtige Sache weniger als ehemals werde gedacht werden. Ich kurzsichtiger Mann glaubte zwar vor zwei Jahren durch einige blos auf diesen Zweck hinweisende Schriften einige Aufmerksamkeit auf dem damals schon beredeten Friedenscongreß zu Rastadt bewirken zu können, so daß doch wenigstens durch eine Uebereinkunft der Deutschen und der Neufranken zum Besten der friedlichen Handlung in künftigen Kriegen ein gutes Beispiel entstände, welches vielleicht in den Verträgen anderer seefahrenden Nationen wirksam werden könnte. Daß darauf hie und da geachtet worden sei, weiß ich gewiß genug, aber vor jetzt ist nun diese Hoffnung wieder dahin, und für mich wird sie schwerlich wieder erwachen.

So sind denn nun bisher alle Beredungen über diese wichtige Sache in den Verträgen zwischen einzelnen Nationen, und, die bewafnete Neutralität

ausgenommen, nie unter mehrern, getroffen, daneben aber durch einseitigen Verfügungen dieses oder jenes Staats, z. B. durch die französische Ordonance de la marine von 1681 festgesezt. Ich kann mir eine wichtige Anmerkung über den Geist, der sich in diesen Traktaten und Verfügungen zeigt, nicht verbieten. Er ist der Geist des Stolzes und des Uebermuths, mit welchen die mächtigern Staaten auf die minder mächtige herabsahen. Denn diese sind es gewöhnlich bisher noch immer gewesen, welche sich um solche Traktaten bewarben. Die Hinaussicht auf das gemeinsame Beste der contrahirenden Theile, daß z. B. Frankreich in einem Handlungstraktat mit Dännemark, Schweden, oder vollends mit Hamburg sich selbst eben so sehr als dem schwächern Staate diene gilt gar nicht darinn, sondern wenn man je ihnen etwas, wenn man insonderheit den Hanseestädten, das Recht der neutralen Flagge ganz oder zum Theil einräumte, so solte es als Gnade angesehen werden, so redete man nur von Begünstigung, und Großbritannien von Privilegien und von ihnen privilegirten Nationen. Ich werde die Beispiele davon an seinem Orte unter ausdrücklichen Worten geben. Hier ist es genug, als eine natürliche Folge davon zu bemerken, daß, wenn nur von Begünstigungen

und Privilegien die Rede ist, von Einräumung irgend eines Rechtes nicht die Rede sein kann, und daß eben diese Ausdrücke den Vorbehalt einer Befugniß gewissermassen im Sinne führen, die Begünstigung und das Privilegium zurückzunehmen, wenn man will. Eine andere böse Folge war, daß man in den einseitigen Verfügungen, die man als Gesetz für das Volk gab, an jene Begünstigungen und Privilegien gar nicht dachte, und die verhaßtesten Seegesetze so allgemein abfaßte, daß das härteste Verfahren gegen alle neutrale Schiffahrt in Kriegszeiten dadurch authorisirt ward. Das zeigt sich insonderheit in den französischen Verfügungen, verglichen mit einzelnen Traktaten dieser Nation. Ich kann mir nicht verbieten zu bemerken, daß, so hart auch die britische Nation gegen die neutralen Flaggen bisher verfahren ist, und so sehr sie sich gescheut hat, in deutlichen und unumwundenen Ausdrücken den Neutralen zu erklären, was sie im Allgemeinen von ihnen verlange oder nicht, so wenig sie ein eigentliches Völkerseerecht auch nur als ein von ihr bestimtes Gesetz gegeben hat, und so grundlos ihr Verstecken hinter dem Consalato del mare ist, doch sie überhaupt immer mehr consequent gehandelt habe, als die französischen Monarchen, und nun

noch die Republik selbst. Der Beweis dieser Behauptung soll in diesem Buche nicht vermißt werden. Sind denn etwa die Völker unserer Zeit und deren Regenten wieder aufgeklärt über den wahren allgemeinen Vortheil der Handlung, als es die Völker des Mittelalters waren, die sich bloß in dieser Hinsicht für das Consolato vereinigten. Ich sage kühn, sie sind es nicht, wenigstens nicht ihre Minister, bei welchen auf wahre Kenntniß der Handlung gegründete Handlungspolitik eine seltene Gabe ist. Sollte, z. B., das britische Ministerium nicht vorlängst die Wahrheit von dem eingesehen haben, was ich an seinem Orte auch beweisen werde, daß durch den Gang, in welchen sie durch die Versagung des Rechts der neutralen Flagge die Handlung der Neutralen hinein zu zwingen vermeinen, aller Vortheil von den Commissionen den Kaufleuten der feindlichen Nation zugejagt wird? Aber so sind die zwei Gesichtspunkte, welche sie bei den dahin zielenden Traktaten vor Augen hatten, den Stolz ihrer Nation zu behaupten, und dem Handlungsneide derselben zu fügen. Das schlimmste ist, daß dabei die Aussicht schon genommen wird, diese Traktaten nicht zu halten. Sehr oft werden dieselben bei dem Ausbrucht eines Seekrieges zum Schaden eben der fried-

lichen Nationen, mit welchen man vorher contrahirt hatte, widerrufen, und oft ohne Widerruf gebrochen. Kann dies wol einen andern Grund haben, als Handlungsneid und Raubsucht auf Seiten der so handelnden Völker. Handlungsneid, weil das kriegführende Volk seine eigene Handlung durch den Krieg gestört und es ungerne sieht, daß mittlerweile die Handlung anderer Völker stärker aufblühet. Raubsucht, weil doch immer die Wegnehmung einzelner Schiffe friedlicher Völker, unter allerlei Scheinvorwänden, gewinnvoller ist, als es die Wegnehmung vieler Frachtwagen oder Flußschiffe sein kann.

§. 3.

Ich will diese Verordnungen und Traktaten in vier Classen ordnen.

In die erste Klasse werde ich diejenigen stellen, in welchen das allgemein geltende, und freilich in der Natur der Sache gegründete Verbot der Zufuhr von Kriegsbedürfnissen aufs mildeste gegeben ist, und dem friedlichen Handel alle andere Gegenstände offen gelassen sind, ohne nur, wenn sie einem schon belagerten oder gesperten Plaze zugeführt werden.

In die zweite diejenigen, in welchen den Kriegsbedürfnissen viele unter dieselben eigentlich nicht zu rechnende Gegenstände des Handels beigefügt sind.

Die dritte wird alle mir bekannte Traktaten enthalten, welche schlechthin das Recht der neutralen Flagge erlauben.

Die vierte solche Traktaten, welche diesem Rechte entgegen stehen. Ich werde aber in dieser Darstellung vor der durch Rußland bewirkten und eine Zeitlang so ehrenvoll behaupteten bewafneten Neutralität stehen bleiben.

Demnächst werde ich solche zur Zeit des Krieges erlassene Verordnungen Kriegführender Mächte, oder mit Gewalt begleitete Anmuthungen an friedliche Mächte in ihrer chronologischen Ordnung darstellen, welche geradezu allem denjenigen entgegen stehen, was man doch für allgemein in Seekriegen annehmen muß, und so lange annimmt, als nicht solche Zumuthungen es stören.

Wann dann jene Traktaten wenigstens als einstweilig gegebene Stimmen über dasjenige gelten, was einzelne Völker im Seekriege für billig gehalten haben, so wird daraus erhellen, was für Regeln des Verfahrens dem allgemeinen Wunsche der über Seehandelnden Völker gemäß sind.

Aber man wird auch eben daraus das Widersprechende und das Schwankende in den Entschlüssen und Verfügungen der Völker einsehen, deren manches zu Einer Zeit so, zu einer andern Zeit anders in dieser für ganz Europa so wichtigen Sache beschlossen und verfügt hat. Man wird erkennen, wie weit Europa noch von der Hofnung ist, ein dem Handel im allgemeinen ersprießliches Völker-Seerecht entstehen zu sehen, und daß uns vollends die in der ersten Erbitterung des jetzigen Krieges genommenen Entschlüsse von dieser Hofnung weiter entfernen, als unsere Vorfahren es bereits vor hundert Jahren nicht waren.

Doch muß ich, ehe ich weiter gehe,

Von den Verordnungen über die Contrebande im Kriege

im Allgemeinen etwas sagen.

§. 4.

Wenn Contrebande sonst überhaupt so viel, als ein Handel mit verbotenen Waaren heißt, oder die verbotene Waare selbst andeutet, so ist Contrebande in Kriegszeiten alles das, was eine kriegführende Macht seinen Feinden zuzuführen wehret, und dies

erweitert sich nun freilich in Absicht auf belagerte oder eingeschlossene Plätze auf alle Bedürfnisse des Lebens. Doch unsern Zeiten war es vorbehalten, ein Aushungerungssystem entstehen zu sehen, nach welchem ein großer wenigstens 600 Meilen Ufer habender Staat als bloquirt angesehen, und die Zufuhr aller Lebensmittel für Contrebande erklärt ward, woran man denn auch alle Produkte der Natur und der Kunst knüpfte, von welchen nur einiger Gebrauch zum Behuf des Krieges denkbar war. Sonst haben bisher die Regenten in dreierlei Wegen erklärt.

§. 5.

1) Sie geben ihren Unterthanen durch besondere Verordnungen, oder von ihnen ein für allemal sanctionirte Seegesetze, die nöthige Weisung im Allgemeinen, was für Waaren sie den im Kriege begriffenen Mächten gar nicht oder unter welchen Umständen nicht zuführen sollen. Dann kann der Unterthan annehmen, daß der Handel mit allen andern nicht benannten Gegenständen seinem Landesherrn nicht mißfällig sei. Dies berechtigt ihn aber auch zu der Erwartung, daß sein Landesherr ihn mit aller Macht schützen, seinen Schaden verhüten, oder, wenn er ihn dennoch durch fremde Gewaltthätigkeit

leidet, zu dessen Ersaz ihm verhelfen werde. Davon werde ich an seinem Orte merkwürdige Beyspiele erzählen.

In diesen Verordnungen und See-Gesetzen hat bisher nun freilich eine große Uebereinstimmung geherrschet. Die Antwort auf die Frage ist leicht zu finden: was kann eine kriegführende Nation für einen eigentlichen Beistand des Feindes, und für ein Hindernis seiner kriegerischen Unternehmung ansehen, folglich einem sonst friedlichen Volke als eine unerlaubte ihm schädliche Einmischung in den Krieg ausdeuten?

Die Europäischen Mächte, welchen es darum zu thun war, ihren Unterthanen während der Kriege anderer Völker Sicherheit für ihren Seehandel zu verschaffen, und die Vorwände zu entfernen, unter welchen derselbe von den Kriegführenden gestört werden möchte, stimmten natürlich in der Bestimmung derjenigen Gegenstände überein, den Handel mit welchen, wenn er von ihren Unterthanen geführt werden sollte, sie nicht rechtfertigen oder beschützen zu dürfen glaubten. Sahen sie gleich voraus, daß die Gewinnsucht ihrer Unterthanen es wagen möchte, dergleichen Dinge einem bekriegten Volke zuzuführen,

ren, so durften sie sich doch nicht erlauben, durch ausdrückliche Ausnahmen solcher Dinge aus der Kriegscontrebande sich das Ansehn zu geben, als ob sie einen Handel billigten, welchen die kriegführenden Mächte nimmermehr billigen konnten. Aber eine gleiche Uebereinstimmung findet sich in den Verfügungen solcher kriegführenden Nationen, welche ihre Aussicht darauf nehmen, den Handel der Neutralen während ihrer Kriege einzuschränken, und sich für mächtig genug halten, denselben in der Einschränkung zu erhalten, welche festzusetzen, ihr Handlungsneid sie antreibt. Doch selbst die Briten, welche darin am weitesten gehen, und in diesem Kriege die Freude gehabt haben, mit Zustimmung der übrigen Feinde Frankreichs, sogar alle Lebensmittel zur Kriegscontrebande zu machen, und schon im Jahr 1660 in einem Tractat mit Schweden das Geld dafür erklärten, haben sich sehr gehütet, ihren Kauffahrern die Verführung solcher Dinge zu einer bekriegten Nation zu verbieten, welche sie ausser den Gränzen der gewöhnlichen Regel so gern zur Kriegscontrebande machen möchten. Sie haben nie den Irrländern verboten, ihr gesalzenes Fleisch einer Nation zuzuführen, die mit einer Dritten, nicht mit ihnen, im Kriege war, wol aber die Schiffe

Dänemarks, dessen vorzügliches Produkt Fleischwaaren sind, angehalten, und rasch condemnirt, wovon ich weiter unten die Beispiele und insonderheit aber die erbauliche Declamation ihres Sir John Marriet erzählen werde. Sie haben schon oft vor diesem Kriege Korn, das man ihren Feinden zuführen wollte, angehalten, aber nie die Ausfuhr ihres Korns zu irgend einer bekriegten Nazion verboten, sondern vielmehr die seit 1789 auf diese Ausfuhr gesetzte Prämie auch in solchem Falle bezahlt. Zwar sind wenig Kriege neuerer Zeit, an welchen sie nicht Theil genommen hätten; aber es sind doch einige, z. B. der nach 1718, in welchem wenigstens keine Britische Kriegserklärung gegen Spanien erfolgte, der von 1733 an; und an dem Oesterreichischen Successions-Kriege nahmen sie allererst im vierten Jahre von dessen Dauer offenbaren Antheil. Ich möchte doch Ein Beispiel wissen, da sie die Ausfuhr zu einem kriegenden, nur nicht mit ihnen kriegenden, Volke verboten hätten. Das aber müßte doch geschehen sein, um es als einen Grundsatz zu befestigen, daß es wider das Völkerrecht sei, wenn eine neutrale Nazion einem von den Britten bekriegten Volke Lebensmittel zuführen will. Doch über alles dieses geht das weit hinaus, was die han-

delnde Welt in dem gegenwärtigen Kriege erfahren hat, die gleich anfangs in Folge des Aushungerungssystems alle Lebensmittel zur Kriegscontrebande, und von den Franzosen alle Natur- und Kunstprodukte, an welche eine britische Hand gelegt wurde, zur verbotenen Waaren gemacht wurde. Aber diese neue und nie erhörte Seegreuel darf ich hier nur vorläufig berühren. Diese Materie ist so reichhaltig, daß ich an seinem Orte sehr vieles darüber werde zu sagen haben.

Ich will aus dem neuen Preussischen Gesezbuch, deswegen, weil es das neueste Seerecht unserer Zeiten enthält, die hieher gehörigen §§. 2035—2039 hier einschalten.

§. 2034. „Verbotene Waaren sind grobes Geschütz und die dazu gehörende Ammunizion, Granaten, Bajonette, Flinten, Karabiner, Pistolen, Kugeln, Flintensteine, Lunten, Pulver, Salpeter, Schwefel, Piken, Säbel, Degen, Sättel, Hauptgestelle, Zelte, und was sonst durch besondre Verträge zwischen den verschiedenen Nationen einzunehmen verboten ist."

§. 2035. „Von Sachen dieser Art darf in der Regel kein Kauffartheischiff in Kriegszeiten mehr einnehmen, als zur eigenen Bedürfniß erfodert wird."

§. 2036. „Masten, Schiffholz, Taue, Segeltuch, Hanf, Pech, Korn und andere Materialien, die in Kriegsbedürfnisse verwandelt werden können, imgleichen Pferde, gehören nicht unter die verbotenen Güter."

§. 2037. „Land oder Seeofficiere und Soldaten der kriegführenden Mächte sollen von neutralen Schiffen nicht an Bord genommen werden.

§. 2038. „Von dem Schiffsvolke darf höchstens nur der dritte Theil zu einer der kriegführenden Nationen gehören."

§. 2039. „Jede Ladung eines neutralen Schiffes, die in einen belagerten, blockirten, oder nahe eingeschlossenen Hafen gebracht werden soll, ist für verbotenes Gut zu achten."

In diesen positiven Gesetzen liegt das allgemeine in Kriegen gültige Völker-Seerecht klar vor Augen. Denn, wenn ein Erkenntnißgrund desselben Statt hat, so liegt er in dem Gedanken: man muß dem bekriegten Volke keine vollendete Werkzeuge des Krieges zuführen, auch ihm keine Hülfe leisten, welche den Kriegsunternehmungen wider dasselbe vereiteln oder erschweren kann. Das sagt die gesunde Vernunft den Regenten und ihren Ministern, wenn sie Willens sind, sich in den Krieg selbst nicht

zu mischen, aber doch auch nicht die Vortheile der Handlung mit dem bekriegten Staate ihrem Volke zu entziehen. Dann aber sagt sie ihnen nicht, daß sie ihren Unterthanen verbieten sollen, solche Dinge dem bekriegten Staate zuzuführen, von welchen die Anwendung für den Krieg oder in friedlichem Gebrauche nicht entschieden ist, z. B. Schiffsmaterialien und Metalle aller Art, insonderheit solche, an welchen schon im Lande selbst eine solche Vorarbeit geschehen ist, nach welcher sie nur in Geschäften des Friedens verbraucht werden können. Sie sagt ihnen nicht, daß ihre Unterthanen nicht das Geld, welches sie der bekriegten Nation im Handel schuldig waren, derselben zur See zuführen dürften. Sie sagt ihnen nicht, daß sie eben diesem Volke gar keine Lebensmittel zuführen dürften, ohne nur, wenn es darauf angesehen ist, einen schon belagerten oder nur blokirten Plaz durch deren Zufuhr zu retten. Sie sagt ihnen auch nicht, daß ihre Unterthanen die Art verändern dürften, in welcher sie die Handlung mit dem bekriegten Volke bisher betrieben haben, daß sie von nun an keine Einkaufs-Commissionen oder irgend etwas in Verkaufs-Commissionen von dessen Kaufleuten annehmen, sondern ihnen alles in Verkaufs-Commissionen zusenden, oder ihre Einkaufs-Commissio-

nen so geben müssen, daß alles ihr Eigenthum bleibe, so lange es über Meer geht. Alle Zumuthungen dieser Art streiten mit dem Erkenntnißgrunde des Seerechts. Sie können einem Volke von dem andern in wechselseitigen Tractaten eingeräumt, aber keinem Volke zum Gesetz gemacht werden, das nicht darein gewilliget hat, und werden eine gerechte Ursache des Krieges, wenn die sie vorschreibende kriegführende Nation deren Befolgung mit Gewalt erzwingen will. Es ist daher einer Mißdeutung fähig, wenn es §. 2034 jener preußischen Gesetze am Schlusse heißt: Was sonst durch besondere Verträge zwischen den verschiedenen Nationen einzunehmen verboten ist.*) Denn es läuft

*) In der Recension meines Buchs im 36sten Stück der Gött. gel. Anzeigen glaubt man, daß diese Bemerkung aus einem Misverständnisse herrühre, wozu mich mein patriotischer Eifer verleitet haben mag. Wie der patriotische Eifer hieher komme, weiß ich freilich nicht; denn ich erinnre mich nicht, jemals etwas in größerer Kühle des Geistes geschrieben zu haben; wie denn der Gegenstand gar nicht von der Art ist, daß das Herz dabei warm werden könnte. Daß man doch einmal aufhöre, mir Patriotismus auf eine Art vorzuhalten, die allemal ein schlechtes Compliment für meinen Verstand, oder, noch schlimmer! für meine Wahrheitsliebe abgiebt! Die Wahrheit gewinnt nichts dabei, ob sie mit oder ohne Patriotismus gesagt ist. Aber sie kann an ihrem Gewichte verlieren, wenn der Schrift-

wider die Natur eines Vertrages, daß derselbe irgend einen andern, als die contrahirenden Theile

steller denselben von sich rühmt, oder seine Beurtheiler die Leser auf denselben hinausweisen.

Aber wenn ich, der ich selbst zu diesem Theile des Preußischen Gesezbuches mein Scherflein beigetragen habe, hintennach in meinem Buche schrieb: Es ist einer Misdeutung fähig, wenn Preussen seine Unterthanen darauf verweist, nicht zu laden, was sonst durch besondre Verträge zwischen den verschiedenen Nazionen einzunehmen verboten ist, so möchte ich doch wissen, was für einen Gegenstand des patriotischen Eifers der Herr Rec. sich hiebei gedacht hat. Sind dieser die Preussischen Staaten; so freue ich mich der durch diese Reflexion mir angethanen und nicht ganz unverdienten Ehre, wenn anders Patriotismus auch für einen Staat gilt, in dem man nicht geboren, und dessen Bürger man nicht ist. So wäre es denn nicht ganz ohne Patriotismus für diese, daß ich und meine Herren Gehülfen uns der nicht leichten Bemühung unterzogen, welche auch in Herrn Kleins Annalen der preuß. Gesezgebung; wahrscheinlich nicht ohne höhere Genehmigung, öffentlich anerkannt ist. Das Gesez steht so da, daß man nicht ans Cabotage, sondern nur an die Verführung Preussischer Güter mit Preussischen Schiffen dabei denken kann. Daß ich nur daran gedacht habe, gestehe ich gerne, und beharre auf der Behauptung, mit patriotischem Eifer für die Preussischen Staaten, daß Preussische Unterthanen billig nicht sollten auf Traktaten zwischen andern Nazionen, sondern auf das reine Völker-Seerecht verwiesen werden, wenn sie mit Preussischen Gütern die Meere besegeln, mit deren Anwohnern Preussen keine Traktaten hat. Man sehe darüber die verstärkten Gründe in dem Zusaz zu S. 238. Aber in sich ist mir die Anmerkung des Herrn Rec. sehr willkommen, und veranlaßt mich, nun auch zu wünschen, daß in Hinsicht aufs Cabotage nach dem Preuss-

verpflichten könne. Es ist mir leid, daß mir diese Bemerkung bei meiner bekannten Theilnahme an der Bearbeitung dieses Theils des preußischen Gesetzbuches nicht entstanden ist.

Ich gerathe hier zum erstenmal auf die wichtige Frage, die vor allem ausgemacht werden sollte: Giebt es ein Völkerseerecht außer den zwischen verschiedenen seefahrenden Völkern geschlossenen Tractaten, oder nicht? und, wenn es ein solches giebt, in wie weit ist ein Volk berechtigt, sich in Ermangelung der Tractaten auf dies Völkerseerecht zu berufen? Weil jedoch die Thatsachen, deren Erzählung unten gegeben wird, die beste Leitung zu einer Beurtheilung dieser Frage geben werden, so will ich den wichtigen Zusatz einer mehr, als sonst mein Buch ist, theoretischen Behandlung dieser Frage bis dahin ausstellen.

schen Gesetze ein Zusaz angefügt werde, daß nemlich Preussische Frachtfahrer, wenn sie Güter eines andern Volks einladen, sich nach denen Traktaten zu richten haben, welche zwischen demselben und andern seefahrenden Völkern bestehen. Doch möchte dies eine weitläuftige Wissenschaft für den Preussischen Frachtfahrer werden, um solchen Interpretazionen des Sir John Marriet auszuweichen, als von welchen ich insonderheit unten ein Beispiel geben werde.

Es verſteht ſich, daß wenn einzelne Unterthanen eines Fürſten, der ſolche Verordnungen gegeben hat, denſelben zuwider handeln, eines theils dieſe auf ſeinen Schutz und Bewirkung einer Entſchädigung nicht rechnen können, andern theils aber der Fürſt ſelbſt den kriegführenden Mächten nicht verantwortlich wird, und keinen Anlaß zu feindſeligen Schritten gegen ihn ſelbſt und ſeinen Staat giebt, da er ſeine Mißbilligung ſolcher Unternehmungen Ein für allemal öffentlich erklärt hat.

Der Händel der Contrebande halber würden unendlich mehr werden, wenn ein jeder Verſuch eines Privatmannes, einem bekriegten Volke dieſelbe zuzuführen, deſſen Obrigkeit von dem andern Volke zur Laſt gelegt werden dürfte. Man kann es von keiner ſolchen annehmen, daß ſie alle Verſuche zur Contrebande innerhalb ihres Gebietes ſtöre. Das muthet auch kein Volk dem andern in Anſehung der Contrebande zu, welche durch ſeine einheimiſchen Verordnungen dafür erklärt iſt. Selbſt die Briten ſind darin vollkommen billig, wovon ich zwei redende Beweiſe unten gegeben habe.

In Anſehung der Kriegscontrebande ſind alſo die einzige Quelle eines Anſpruchs oder Vorwurfs

gegen die Obern eines Volks die Verordnungen, welche dieselben für ihre Unterthanen bekannt machen, falls dieselben etwas erlauben, was dem Völkerrecht oder denen Tractaten zuwider ist, welche sie mit einer oder beiden im Kriege begriffenen Nationen geschlossen haben. Wie aber, wenn sie keine dergleichen bekannt machen? Auch daraus kann noch kein Vorwurf gegen sie entstehen. Kein Volk kann das andere anders, als in Folge gewisser Tractaten, zwingen, seinen Unterthanen das zu verbieten, was ihm selbst mißfällt. Es mag die Kriegscontrebande auffangen, wo es kann, aber auch nichts mehr, als was nach dem Kriegs- oder Völkerrechte, oder, wenn es sich auf besondre Tractaten berufen kann, diesen zufolge dafür gilt, folglich nicht Lebensmittel, nicht Producte aller Art, die noch nicht in einer, blos für den Krieg brauchbaren Art erscheinen. Steht aber ein nicht ganz unabhängiger Staat unter einer besondern Verpflichtung, solche Verordnungen zu promulgiren, so entsteht auch ihm noch kein Vorwurf aus der Contrebande seiner Unterthanen vor geschehener Promulgation, wenn er deren Verzögerung durch hinlängliche Gründe rechtfertigen kann, vielweniger aus der Verführung solcher Güter zu dem bekriegten Volke, welche erst durch das zu promul-

girende Gesetz für Kriegscontrebande erklärt, die aber bis dahin nicht dafür erkannt worden sind.

Vormals ward diese Contrebande freilich von Kaufleuten den landesherrlichen Verboten zuwider gerne gewagt, jetzt aber vielweniger, seitdem die Assecuranzen so allgemein geworden sind. Als sie das noch nicht waren, als der Kaufmann seine Güter überhaupt ohne Hoffnung eines Ersatzes dem wilden Meere anvertrauen mußte, da war er ein weit ärgerer Wagehals als jetzo. Als der Prinz von Oranien, Friedrich Heinrich, 1638 Antwerpen zu belagern vorhatte, erfuhr er, daß ein Kaufmann in Amsterdam Schiffe mit allerlei Kriegs- und Mundprovision belüde, um sie den Antwerpern zuzuführen. Man wollte ihn deswegen verantwortlich machen. Aber er antwortete kühnlich: Als Kaufmann gehe ich meinem Gewinne nach, wo ich ihn finden kann; und müßten meine Schiffe durch die Hölle segeln, so würde ich es auf die Gefahr wagen, daß ihre Segel in Brand geriethen. Aber jetzt legen die Assecuranzen dem Kaufmanne ein solches Band an, und benehmen ihm so sehr den Muth zu zu solchen Wagstücken, daß auch die unbilligsten eigenmächtigen Verbote kriegführender Völker gegen

sonst freie Güter die Handlung mit denselben stocken machen. Man kann davon eben jetzt zahlreiche Beweise in Hamburg erfahren.

§. 6.

2) Die Regenten neutraler Staaten geben bei ausbrechenden Kriegen besondere Verordnungen über das, was ihre Unterthanen während dieses Krieges zu beobachten haben. Wäre ein allgemeines Völkerseerecht in völliger Gültigkeit, so wären solche Verfügungen ganz überflüßig. So aber sind sie auch nichts mehr als Anzeigen von demjenigen, wozu sich der Staat durch vorgängige Traktaten einer oder beiden kriegführenden Mächten verpflichtet hat, oder Erklärungen eines schwächern Staats von seiner Nachgiebigkeit gegen die, wenn gleich ungerechten Verfügungen der Kriegführenden, und Warnung an die Unterthanen sich diesen gemäß zu betragen. So macht z. B. die hamburgische Obrigkeit bei dem Ausbruch eines jeden von den Briten geführten Seekrieges seinen handelnden Bürgern bekannt, daß sie das Eigenthum der von ihnen über See versandten oder erwarteten Waaren zu beschwören haben, ohne zu erwähnen, wie wenig Grund die Anmassung der Briten habe, dies von den Neutralen zu fodern.

Auch Friedrich fügte denselben, befreite aber das Gewissen seiner Unterthanen in Ansehung dieser Eide durch eine Verfügung, von welcher ich unten mehr reden werde.

§. 7.

3) Gewöhnlich geben die in einen Krieg gerathenen Staaten bei dessen Anfang Manifeste oder Instructionen für ihre Kriegsschiffe und Kaper heraus, durch welche sie erklären, wie sie während desselben sich gegen die Schiffahrt neutraler Völker verhalten wollen. Ich werde unten mehr als Ein auffallendes Exempel der ungereimtesten Zumuthungen an neutrale Staaten aufstellen. Es ist klar, daß solche Manifeste, in so ferne sie etwas mehr enthalten, als was das Völker-Seerecht zuläßt, oder mehr als die Formalitäten und Proceduren angeben, welche in Ansehung der der Contrebande verdächtigen Schiffe Statt haben sollen, für kein Volk als ein Gesez gelten können, welches nicht durch vorgängige Traktaten sich zu demjenigen bequemt hat, was diese Manifeste neues und besonderes verlangen.

§. 8.

I. Vor dem Jahre 1655 läßt sich kein Traktat auffinden, in welchem andere als fertige Waffen und

Munition, auch Kriegsleute und zum Krieg gebauete Schiffe, als verbotene Waaren, oder als Personen angesehen wurden, deren Ueberfahrt nicht erlaubt ist. Vielmehr erlaubte

1) Portugal 1642 an England und

2) nachher 1661 an die V. Niederländer, seinen Feinden, welche in dem leztern Jahre die Spanier noch allein waren, Waffen und Munition zuzuführen, nur nicht aus Portugisischen Häfen. Auch erlaubte

3) Spanien eben dieses 1647 in seinem Traktate mit den Hanseſtädten.

Zu den milderen Traktaten gehören freilich auch alle die, welche die Materialien der Kriegsbedürfnisse und die Lebensmittel für frei erklären. Aber das, was ich darüber besonders zu sagen habe, nöthigt mich, in dem folgenden Abschnitte ihrer in historischer Folge zu erwähnen.

§. 9.

II. Tractaten, welche es mit der Contrebande strenger nehmen, sind folgende:

1) Die erste Erwähnung noch nicht vollendeter Kriegsbedürfnisse, oder solcher, welche auch eines andern Gebrauchs fähig sind, findet sich in einem Trac-

tat Frankreichs mit den Hanseſtädten vom J. 1655, aber damals nur noch der Tauen und des Segeltuches.

2) Geld und Lebensmittel finden ſich jedoch früher noch, nemlich 1614 in einem Traktate Schwedens und der V. Niederlande als Contrebande erwähnt; und eben dazu verſtand ſich

3) England unter Carl II. in einem 1661 ebenfalls geſchloſſenen Tractat. Ich werde im letzten Abſchnitte eines Falles erwähnen, in welchem Schweden dieſe übertriebene Zumuthung an neutrale Seefahrer neuerdings ganz unerwartet hat wieder aufleben gemacht.

Es iſt anmerklich, daß Schweden allein Geld zur Contrebande zu machen geſucht hat. Der Grund ſcheint mir darin zu liegen, daß es in ſeinen Kriegen mit den Ruſſen, einer damals ſehr geldloſen Nation, glaubte, dieſelben kraftlos zu erhalten, wenn es ihnen die baaren Zahlungen für ihre ausgeführten Waaren abſchnitte. Von den aus eben dieſem Grunde herzuleitenden Verſuchen Schwediſcher Könige, die Handlung auf Rußland ganz zu wehren, werde ich unten mehr ſagen.

Nach der Zeit enthalten die Traktaten eine genauere Specification, nicht ſowol von contrebanden

Gütern, als denjenigen, welche zwar zu Kriegsbedürfnissen angewandt werden können, aber eben deswegen absichtlich ausgenommen wurden, damit man sie nicht mit eigentlicher Contrebande vermengte. Ich will nun diese milderen Tractaten in fortgesezter Zahl mit denen im vorigen Abschnitt fortzählen.

4) Schweden schloß 1667 mit den V. Niederländern einen Traktat, in welchem nicht nur Geld, das sechs Jahre vorher in dem Traktat mit England für Contrebande erklärt war, sondern auch Korn, Wein, Oel, Eisen, Kupfer, Gußmetall, Hanf, Tauen, Planken, Pech und Teer für freie Waaren erkannt wurden. Und so ward es in den erneuerten Traktaten 1675 und 79 wiederholt. Man sieht wohl, daß in demselben ein jeder Theil für die ihm wichtigen Gegenstände seiner Handlung strebte, die Holländer insonderheit für das Geld, und die Schweden für die im Krieg als Materialien anwendbaren Produkte ihres Landes.

5) Die vereinigten Niederländer hatten während ihrer öftern Kriege mit England und zwischen denselben ihren Handel mit dergleichen zweideutigen Gütern sehr gestört gesehen. Aber in Folge des Friedens zu Breda 1667 ward ihnen desto mehr in dem Commerztraktat des folgenden Jahrs eingeräumt, dessen

dritter Artikel nichts als fertige Waffen und Kriegsgeräthe, mit Beifügung des Französischen Ausdrucks: Assortiments servans a l'usage de la Guerre, als Contrebande benennt.

6) Noch mehr verstattet ihnen der nach dem Frieden zu Westminster im Jahr 1674 geschlossene Handlungstractat, in welchem ausser den gewöhnlich frei erklärten Waaren auch Anker, Planken, Masten, und zum Schiffsbau zugehauenes Holz ihnen erlaubt wurden. Es möchte fast lächerlich scheinen, daß mit diesen auch seidne und wollene Stoffe und Kleidungsstücke als Nichtcontrebande genannt werden. Allein die Holländer waren bis dahin in dem stärksten Besitz des Vertriebes Französischer Manufakturwaaren gewesen, und nahmen wahrscheinlich ihre Absicht dahin aus, daß in künftigen Kriegen die Briten ihnen dieses Gewerbe aus Handlungsneid möchten stören wollen.

7) Aehnliche Bedingungen machten England und Frankreich im Jahr 1677 aus. Es ist nicht überflüßig anzumerken, daß in eben diesem Traktat gewisse billige Fristen nach dem Ausbruch eines Krieges im Verhältniß der Entfernung beredet wurden, innerhalb welcher ein mit Contrebande betroffenes Schiff nicht

sollte angehalten werden dürfen, sondern angenommen werden, es habe die Contrebande vor dem Ausbruch des Krieges bereits eingeladen gehabt. Eine sehr billige Verfügung, die aber in spätern Traktaten fast immer übergangen ist, und seitdem hat das Einschleppen der mit solchen Waaren beladenen Schiffe unmittelbar nach dem Kriege seinen Anfang genommen.

Ich bin in der Aufzählung der Traktaten und Darstellung ihrer Abweichung in Ansehung der Contrebande nicht sehr genau verfahren. Meine Leser werden das Genauere in des Herrn von Steck angeführten frühern Abhandlung S. 194 — 204 lesen können.

Ich will nur noch anmerken, daß die Traktaten, in welchen das Recht der neutralen Flagge anerkannt wird, insgemein auch milder in Ansehung der Contrebande lauten. Die übrigen lauten mehrentheils hart. So wurden z. B. in den Traktat von 1670 zwischen England und Dänemark alle Schifsmaterialien, auch selbst geschlagenes Kupfer für Contrebande erklärt, die doch neun Jahre vorher in dem Traktate mit Schweden noch frei blieben.

§. 10.

III. Zwar gehören die nun anzuzeigenden Tractaten über das Recht der neutralen Flagge eigentlich nicht in Eine Reihe mit denen, welche die Kriegscontrebande betreffen. Denn sie haben zweierlei Grund und Rücksicht. Aus einem neutralen Schiffe Güter nehmen, weil sie dem Feinde für seinen Krieg dienen können, oder, weil sie feindliches Eigenthum sind, gehört nicht zu einander. Aber ich glaube doch den in letzterer Rücksicht geschlossenen Tractaten, hier in meinem Buche einen Platz geben zu können, doch mag ich in Anführung der natürlichen Ordnung nicht gar zu ängstlich sein. Hier mögen also die Beispiele solcher Tractaten folgen, welche das Recht der neutralen Flagge anerkennen.

1) Der älteste hieher gehörende Traktat ist der im Jahr 1351 zwischen England unter dessen damaligem Könige Eduart III. und den Spanischen Handelsstädten geschlossene.

2) Eben diese Bedingung enthält einen Tractat eben dieses Königs mit den Städten Lissabon und Porto.

Man bemerke beiläufig, 1) daß doch England der erste Staat war, der das Recht der neutralen

Flagge in diesen Traktaten gelten ließ, zu einer Zeit, da die Kraft des Consolato del mare wahrscheinlich noch nicht erloschen war, welches nun nach mehr als 400 Jahren eben dieser Staat zu einem allgemein geltenden Seegesetze noch machen will. 2) Daß damals, auch ausser Deutschland, nicht freie Handelsstädte Traktaten mit fremden Potentaten schliessen durften, ohne daß eine Theilnehmung und Einstimmung ihrer Oberherren dabei erscheint. Ich werde in dem folgenden Abschnitt verschiedene Tractaten aus der Zwischenzeit bemerken, in welchen das Gegentheil, oder auch die alte Regel des Consolato del Mare festgesezt ward.

3) Das Recht der neutralen Flagge erscheint zuerst 1642 wieder in einem Traktat zwischen England und Portugal, und wird

4) erneuert zwischen eben diesen Mächten im Jahr 1653. Es ist anmerklich, daß England diesen allein unverbrüchlich gehalten hat, und 1780 in dem Reglement an seine Kaper diese ausdrücklich daran erinnert. Die Ursachen sind leicht einzusehen, nemlich, weil 1) Portugalls Handlung und Schiffahrt nicht sehr in Kriegen auf Unkosten Englands gewinnen kann, 2) weil es nicht im Besitz einer Frachtfahrt

auf und aus der Ostsee ist, welcher England hauptsächlich entgegen strebt, daß sie nicht während seiner Kriege von den Neutralen zum Dienst Frankreichs und Spaniens betrieben werden soll.

5) Der Tractat Frankreichs mit den V. Niederländern im Jahr 1646. Dieser Traktat ward nur auf vier Jahre geschlossen, und nach deren Ablauf erneuert.

6) 1655. Zwischen Frankreich und der damaligen Britischen Republik.

In dem 21sten Artikel dieses Traktats wird festgesezt, daß, da viele Fälle, wegen seit 1640 auf beiden Seiten genommener Schiffe, noch abzumachen wären, dazu drei Commissarien von beiden Seiten sollten zusammentreten und innerhalb sechs Monaten ihre Entscheidung geben. „Wenn aber, heißt es „ferner, diese Commissarien innerhalb sechs Monaten und vierzehn Tagen nicht sollten einig werden, „dann sollen die noch streitig bleibenden Fälle der „Entscheidung der Republik Hamburg übertragen „werden, so wie sie gegenwärtig ihr übertragen sind, „um dieselben innerhalb vier Monaten zu entscheiden, gerechnet von der Endigung des vorbemerkten, den Commissarien gelassenen Zeitraums; und

„soll die besagte Republik Hamburg ersucht werden, „wie sie durch Gegenwärtiges ersucht wird, dieses „Schiedsrichtergeschäfte anzunehmen, und Commis„sarien abzusenden, um ihr Urtheil in Betreff der „vorgegangenen Fälle an solch einem dazu bequemen „Plaz zu geben, welcher durch die erwähnten Com„missarien bestimmt werden wird; und was durch „die besagten Schiedsrichter oder Commissarien wird „entschieden werden, soll beide Partheyen verbin„den, und bona fide erfüllt werden innerhalb der „sechs nächsten Monate."

Wie sich doch die Zeiten ändern! Eben die Stadt, über welche jetzt alle böse Wetter bei dem Ausbruch eines jeden Seekrieges ergehen, und manchmal ohne Noth über sie herbeigezogen werden, ward vor 144 Jahren zur Schiedsrichterin in so wichtigen, über das Völker-Seerecht entstandenen Händeln auf eine so ehrenvolle Art von zwei der ersten Mächte Europens aufgefodert. Damals glaubte man also noch, das beste Licht in Seevorfällen sei bei guten Kaufleuten zu suchen. Jetzt aber entscheidet man rasch über Glück und Unglück der Handlung in den Cabinetten der Fürsten.

7) Der Tractat Frankreichs mit den V. Niederländern, 1650.

8) 1655. Zwischen Frankreich und den drei Hanseſtädten. In dieſem Traktat ward ſogar im 13ten Artikel feſtgeſetzt, daß wenn in feindlichen Schiffen ſich Waaren fänden, von welchen die Einwohner der Hanſeſtädte ihr Eigenthum beweiſen könnten, ſie ihnen ſollten wieder gegeben werden. Ein zweiter Beweis aus eben dem Jahre von der Achtung, in welcher Hamburg bei dem franzöſiſchen Hofe ſtand.

9—13) In fünf verſchiedenen Traktaten Frankreichs mit den V. Niederländern, 1662. 78. 97. 1713. 39.

14—17) Zwiſchen Frankreich und England, das nun wieder unter einem Könige und wohlgeordneten Parlament ſtand, 1662. 77. 1713. 42.

18) Zwiſchen Frankreich und Schweden, 1672.

19—21) Zwiſchen Spanien und England, 1667. 70. 1713.

22) Zwiſchen Portugall und den V. Niederländern, 1661.

23—25) Zwiſchen Schweden und den V. Niederländern, 1667. 75. 79.

26. 27) Zwiſchen Gr. Britannien und den V. Niederländern, 1668. 74. erweitert durch einen Zuſaz 1675.

28) Zwischen Oesterreich und Spanien, 1725.

29) Zwischen Spanien und Dänemark, 1742.

30) Zwischen Frankreich und Dänemark, 1742.

31) Zwischen Dänemark und dem Königreiche beider Sicilien, 1748.

32) Zwischen Sicilien und den V. Niederländern, 1753.

33) Zwischen Dänemark und Genua, 1756.

34) Zwischen Frankreich und Nord-Amerika, 1778.

35) Zwischen den V. Niederländern und Nord-Amerika, 1778.

Der Conventionen, Erklärungen und Manifeste, welche sich auf die bewafnete Neutralität im Jahr 1780 beziehen, werde ich besonders weiter unten erwähnen.

Hiezu kommen noch die vielen und so oft erneuerten Tractaten der Europäischen Seemächte mit den Afrikanischen Seeräubern. Sie sind zwar keine Beispiele von der Uebereinstimmung Europäischer Staaten über diesen wichtigen Streit. Aber sie alle gaben und geben noch ihnen allen die Erinnerung an die Nothwendigkeit, ihn in Handlungstraktaten festzusetzen, wenn sie wirklich der Handlung der von-

trahirenden Mächte auf die Dauer beförderlich sein sollen.

In diesen Tractaten ist den Seeräubern nichts weiter frei gelassen, als die Ansicht der Pässe und anderer Papiere, welche von dem Schiffe beweisen, daß es neutrales Eigenthum sei. Von Untersuchung der Ladung ist gar nicht die Rede. Auch die Beschaffenheit der Ladung ändert nichts darin, weil für jene Seeräuber nichts, gar nichts als Contrebande gelten soll. Dagegen aber haben sich fast alle Seemächte die Untersuchung aller Schiffspapiere einander erlaubt, und selbst die Durchsuchung des Schiffes eingeräumt, wenn sich etwas zweideutiges zeiget; selbst in denen Tractaten, in welchen das Recht der neutralen Flagge rein anerkannt wird. Nur über die Art und Formalität dieser Durchsuchung sind in einzelnen Traktaten gewisse Beredungen getroffen worden. Es ist also keiner dieser Tractaten, welcher den neutralen Nationen die Vortheile rein gewährte, welche sie sich von jenen Seeräubern ausbedungen haben. Und weil die Durchsuchung des Schiffes selbst nicht auf offener See geschehen kann, so ist die Einschleppung eines solchen in den nächsten Hafen der Kriegführenden Nation nur zu oft die Folge davon, weil einem gierigen Kaper gar zu leicht der

Vorwand dazu aus einem oder anderem Schifspapiere entsteht.

Dies Uebel wird immer weiter gehen, je mehr der Gegenstände der Nachforschungen im Kriege werden. Das Völkerrecht erklärt nur die eigentliche Kriegscontrebande dafür. Durch die Nichtanerkennung des Rechts der neutralen Flagge werden es alle feindliche Güter auf neutralen Schiffen. Der jezige Krieg bringt nun so viele Bedürfnisse des Lebens dazu, welche nicht den Krieg selbst angehen, die man aber in der hoch gehenden Erbitterung den Neufranken nicht zukommen lassen will. Wäre es zu hoffen, daß man bei künftigen Kriegen, deren nicht leicht einer mit gleicher Erbitterung geführt werden wird, in die vorigen Schranken der Kriegscontrebande zurüktreten würde, so entstünde daraus wenigstens kein Uebel für die Nachwelt. Aber die Briten haben schon so oft in ihren besondern Kriegen den Begrif der Contrebande auf Lebensmittel, Fleisch und andere Bedürfnisse des Lebens erweitert, wovon der Beispiele genug in meinem Buche sich finden. Man erwartet zu viel, wenn man annimmt, sie werden darinn wieder zurücke gehen, nachdem sie in dem jetzigen Kriege der lauten Zustimmung der coalisirten Mächte sich zu erfreuen gehabt haben.

Wie das französische Decret vom 29sten Nivose 1798 durch Erklärung aller englischen Kunst- oder Naturprodukte die Vorwände zur Confiscirung eines jeden neutralen Schiffes und Gutes, ja selbst französischer Schiffe, ins unendliche vermehrt habe, werde ich weiter unten noch umständlicher ins Licht setzen, da es nicht in die Reihe der gewöhnlichen Vorfälle gehört, sondern als ein ganz ausserordentlicher Seegreuel anzusehen ist, dessen die Franzosen sich schon jezt zu schämen anfangen, noch mehr aber ihre Nachkommen sich schämen werden.

§. 11.

IV. Jetzt folgen die Beispiele von Tractaten, in welchen das Recht der neutralen Flagge nicht eingestanden ist.

Schon 66 Jahre, nachdem Eduard III. die oben angeführten Traktaten zum Vortheil der neutralen Flagge geschlossen hatte, schloß

1) Heinrich V. mit dem Herzoge von Burgund einen Tractat, der das Gegentheil enthielt, 1417.

2) 1486. Eduard IV. mit Bretagne, und

3) ebenderselbe 1478, und

4) abermals 1496 Heinrich VII. mit Burgund Traktaten ähnlichen, dem Recht der neutralen Flagge entgegen stehenden Inhalts.

Sonst scheint indessen überhaupt in dem funfzehnten Jahrhundert die Frage zwischen den Seemächten wie vergessen gewesen zu sein. Aber nun fiel es Franz I. ein,

5) im Jahr 1536 sich ganz auf die andere Seite zu schlagen und ihm folgte

6) im J. 1584 der schwache Heinrich III. nach. Beider Verordnungen gingen dahinaus, daß nicht nur feindliches Gut in einem feindlichen Schiffe, sondern das Schiff selbst, in welchem es gefunden würde, verfallen sein solle. Die wahrscheinliche Ursache für Franz I. war diese: Kaiser Karl V., mit welchem er fast immer im Kriege war, beherrschte im Norden und Süden Europens die Völker, die im Besitz des größten Seehandels waren, wogegen Frankreich fast gar keinen hatte. Da es ihm mit seinen Kriegen auf dem festen Lande so wenig glückte, so wollte er sich durch die Kapereien einigermassen erholen. Dazu mochte ihm auch vielleicht die anfangende Seeräuberei der Afrikaner unter Barbarossa, dem Beherrscher Algiers, Lust machen. Aber

nun schien es ihm zuträglich, den Kapern seines Reichs ihre Seeräuberei dadurch, daß er ihnen die ganze Ladung und das Schiff selbst zur Beute gab, einträglicher zu machen, als sie ihnen werden konnte, wenn sie nur den in neutralen Schiffen versteckten feindlichen Gütern nachjagen sollten. So kam diese scheußliche Härte in die französischen Seegesetze, welcher die Neufranken durch ihr Decret vom 29sten Nivose 1798 die Krone aufgesetzt haben, nachdem die Könige nie davon ganz abgegangen sind. Die Vereinigten Niederländer litten insonderheit dadurch großen Verlust, konnten es aber in 62 Jahren nicht dahin bringen, daß man eine andere Verfahrungsart öffentlich erklärt hätte, wenn gleich Frankreich in dieser ganzen Zwischenzeit mit ihnen in Freundschaft, und nach 1634 im Bündnisse wider die Spanier stand. Ich werde aber von der Erneuerung dieser bösen Verordnung im Jahr 1681 noch viel zu sagen haben.

7) 1661 schloß König Karl II. in England einen Allianz-Traktat mit Schweden, dessen zehnter und folgende Artikel die Handlung betreffen. In dem dreizehnten wird, ganz der alten Regel des Consolato del mare gemäß, feindliches Gut in neutralen Schiffen für unfrei, dagegen aber freundschaftliches

Gut in feindlichen Schiffen für frei erklärt. Dabei wird ein weitläuftiges Formular des Certificats über das Eigenthum des Schiffs und der Güter vorgeschrieben, auch Untersuchung und Einschleppung der Schiffe in jedem zweideutigen Fall verstattet.

Wie sehr diese Verschiffung feindlicher — wenn gleich nicht ihrer Natur nach contrebander — Güter diesen Fürsten am Herzen gelegen habe, kann man aus folgendem Zusatze im 12ten Artikel schliessen: „Geschieht irgend etwas auf einer oder der andern „Seite, das der eigentlichen Meinung dieses Artikels „entgegen läuft, so sollen beide Verbündete Sorge „tragen, daß die strengste Bestrafung, so wie sie „den ärgsten Verbrechen gebührt (qualis summis criminibus debetur. Die Englische Uebersetzung sagt: „due to the most heynous crimes) demjenigen Unterthanen und Einwohnern widerfahre, welche die „Verbrecher gewesen sind, für diese ihre Verachtung „und Uebertretung der Befehle ihres Königs, und „daß dem hochbeleidigten Bundesgenossen völlige „und unmittelbare Genugthuung geschehe, und soll „in solchem Fall ein schlechthin summarischer Beweis „von dem andern Verbündeten oder dessen Unterthanen oder dessen Einwohnern angenommen werden, ohne die verworrenen Schnörkel der Rechte.

„(Summariſſima probatio extra ſinuoſas ambages iudicii „admitti debet.)

Alſo die verheelte Ueberſendung eines Stückes Gut an ſeinen Correſpondenten in dem bekriegten Lande den ſcheußlichſten Verbrechen gleichgeachtet, und ohne eigentliche Rechtsform gleich dieſen zu beſtrafen!!!

8) Der Tractat eben dieſes Britiſchen Königs mit Dänemark im J. 1670 lautet, wie ich oben geſagt habe, in der Bezeichnung der Contrebande ſtrenger, aber in Anſehung der in dieſem Fall zu verhängenden Strafen viel gelinder, in bloß allgemeinen Ausdrücken.

Unter Ludwig XIV. wurden alle Handlungstractaten für Frankreich unter Bedingung des Rechts der neutralen Flagge geſchloſſen. Denn freilich iſt es zu wünſchenswerth für Frankreich, daß ihm in Kriegszeiten ſeine Bedürfniſſe vom Norden herdurch den Canal vermittelſt neutraler Schiffe zugeführt werden.

Aber nun ward im Jahr 1681 in Frankreich die in mancher Rückſicht preiswürdige Ordonnance de la Marine ausgefertigt, und in dieſer erſchien

9) im 3ten Buch, Tit. 9. von den Priſen folgender 7ter Artikel:

»Tous navires, qui se trouveront chargés d'effets »appartenans a nos ennemis, et les marchandises de nos »sujets ou alliés qui se trouveront dans un navire enne»mi, seront pareillement de bonne prise.«

(Alle Schiffe, die man mit Gütern beladen finden wird, die unsern Feinden gehören, und die Waaren unsrer Unterthanen und Bundesgenossen, welche in einem feindlichen Schiffe gefunden werden, sind gleichmäßig eine gute Prise.)

Dieser Artikel ist eine seltsame Erscheinung, auf welche, so viel ich finde, keiner derjenigen Schriftsteller, die ausdrücklich über diesen Gegenstand geschrieben haben, gehörig aufmerksam gewesen ist. Eben der König, der vor und nach dieser Verordnung so manchen Tractat unterzeichnete, in welchem das Recht der neutralen Flagge anerkannt wird, giebt mitten im Frieden, durch keine Leidenschaft zum Bruch jener Tractaten gereizt, ein Gesez, das denselben gerade zu entgegen steht, so ganz ohne alle besondere Bestimmungen, daß nach demselben ein unerhebliches Stückgut, Feinden gehörig, das sich in ein neutrales Schiff verirrt hatte, den Verlust von beides, dem ganzen Schiffe und der ganzen Ladung verursachen konnte. Zwar möchte man den Sinn der Verfügung so annehmen, als wenn das Schiff nur dann verfal-

len sei, wenn es ganz für Feindes Rechnung geladen ist. Aber zwei andre in den folgenden Kriegen gegebene Verordnungen vom 26sten October 1692, und vom 23sten Jul. 1704 wiederholen es,

„que s'il se trouve sur les Vaisseaux neutres des effets „appartenans aux ennemis de S. M. les Vaisseaux et „tout le chargement seront de bonne prise, con„formement au present article 7."

Valin, der den umständlichsten Commentar über diese Ordonanz in zwei Quartbänden, Rochelle 1766, gegeben hat, ist bei diesem wichtigen Artikel äusserst kurz, erwähnt einiger Einwendungen, aber gar nicht der vielen bereits angeführten, diesem Artikel durchaus widersprechenden Tractaten, und findet ihn aus dem Grunde sehr billig, weil sonst der Handel der Feinde begünstigt, und die Ueberfuhr ihrer Waaren erleichtert werden würde, welches nicht mit den Allianz- oder Neutralitäts-Tractaten (mit welchen denn nicht?) zusammenstimmte. Auch bringt er das Decret des Königs vom 26sten Oktober 1692 bei, durch welches das Schiff eines Sugliasisch (vermuthlich eines Venetianers oder Dalmatiers) confiscirt, und drei zu dessen Vortheil ausgefallene Urtheile cassirt werden, weil es kund geworden war, daß sich auf diesem Schiffe Güter eines Holländi-

schen Kaufmanns Glux (des effets appartenans au nommé Glux, marchand Hollandois) folglich keinesweges die ganze Ladung, befänden.

Man hat von eben demselben einen Traité sur les Prises. Rochelle 1763. 8. Ich habe auch diesen aufmerksam durchgesehen, in der Erwartung, einige Anmerkungen und Reflexionen über den Widerspruch zu finden, in welchem jene Ordonnanz mit den vielen Traktaten der Könige zum Vortheil der neutralen Flagge steht. Aber darüber habe ich fast nichts gefunden. Er ist ein strenger Jurist, für den die positiven Gesetze alles entscheiden. Er spottet nicht nur S. 2. der Philosophes prétendus, welche die Kaperei gegen die Kauffahrer misbilligen, sondern macht sie auch als Feinde des Staats verdächtig. Jenem Artikel der Ordonnanz widmet er nur wenige Seiten, von 61 bis 66, findet beide Sätze desselben vollkommen gerecht, und freuet sich des Königl. Decrets von 1692 über das Schiff des Sugliasisch, durch welches demselben eine neue Festigkeit gegeben worden sei. Das etwas mildere Reglement von 1744 hat seinen Beifall nicht. Doch, sagt er, weil diese Verfügung nur in Beziehung auf die mit einigen Mächten geschlossenen Trak-

taten gemacht ist, (Nicht wahr! Denn fast alle diese Traktaten räumen dem Recht der neutralen Flagge alles ein.) und da es sich in der Folge damit ändern kann, so muß man den durch unsern Artikel festgesetzten Grundsatz nicht aus den Augen lassen. Er fertigt darauf den Observateur Hollandois und Herrn Hübner kurz ab, und schließt damit: Im übrigen ist diese Confiscation durch unsre Gesetze autorisirt, und daran müssen wir uns halten.

Ich lerne aus diesem Buche, S. 61, was ich nicht wußte, daß auch der Spanische Hof zwei ähnliche Ordonnanzen, eine den 21sten August 1702, die andre den 17ten November 1718 gegeben hat. Bei der ersten ist die Nachahmung Frankreichs nach dem Uebergange der spanischen Krone an einen Bourbon leicht einzusehen. Doch habe ich bereits gesagt, wie es bald nachher mit der Handlung in dem Spanischen Successionskriege gieng. Als Spanien nachher den Krieg 1718 gewaltsam anfieng, war die Erneuerung jener Ordonnanz natürlich. Doch gelten meine Anmerkungen über den Widerspruch der Tractaten Spaniens mit dieser Ordonnanz so gut, wie in Ansehung Frankreichs.

Ich werde weiter unten über diesen wichtigen Gegenstand noch manches zu sagen haben. Hier habe

ich nur Anlaß hinzuzusetzen, daß der Französische Minister, mit welchem

10) im J. 1716 ein neuer Handlungstractat von den Hansestädten behandelt ward, in der Erinnerung an diesen Artikel die harte Bedingung wider in denselben brachte, daß das Recht der neutralen Flagge für sie nicht gelten solte. Ja noch mehr! die demselben schon im Jahr 1655 zustimmende Regel, daß ihr Gut in feindlichen Schiffen nicht verfallen sei, fiel daneben weg. Dabei wird es ihnen noch zur Gnade gerechnet, daß nicht auch das Schiff mit dem feindlichen Gute verfallen sei, und ihnen dabei vorgehalten, daß der König den ältern Gebräuchen und Verordnungen, namentlich denen von 1536, 1584 und 1681 hiedurch entgegen handle.

Allen von mir gelesenen neuern Schriftstellern ist die Härte dieses Tractats sehr auffallend, und deswegen unbegreiflich, weil sie nicht auf jenen harten Artikel der Ordonnance zurück sahen. Es kann gar wol sein, daß, wie Herr von Steck in seiner angeführten frühern Abhandlung annimmt, man französischer Seits geglaubt habe, kleinern handelnden Staaten um so viel mehr in den mit ihnen zu schliessenden Tractaten anzumuthen, je kleiner die Vor-

theile, welche sie anzubieten haben, im Verhältniß zu denjenigen sind, welche die Handlung mit dem großen Staat ihnen gewährt. Aber so sah man weder vorher, noch sah man in den letzten Jahren der Monarchie die Handlung Hamburgs als ihm einseitig so überwiegend vortheilhaft an. Man hat es schon lange erkannt, wie seegensvoll diese Handlung für Frankreich sei. Aber damals ward Frankreich von einem Wüstlinge, dem Herzog Regenten, beherrscht. Entstand diesem oder einem der Wüstlinge, die ihn leiteten, der plözliche Einfall, der kleine Staat muß es merken, daß er mit einem viel mächtigeren unterhandle, und wir wollen ihm deswegen nicht einräumen, was wir aus guten Gründen fast jedem andern einräumen; so war es für ihn Grund genug so zu handeln. Mit solchen Regenten und mit solchen Ministern schließt man solche Tractaten?

Dies widerfuhr also im J. 1716 eben dem Staate, welchem 61 Jahr vorher Frankreich und England die große Achtung bewiesen hatten, daß sie ihn zum Schiedsrichter in Schlichtung derer Streitigkeiten erwählten, welche bei der Schliessung eines Traktats, der das Recht der neutralen Flagge völlig festsetzte, noch unabgemacht waren. Aber es ist

schlimm, wenn die Großen der Erde Einmal eine Sache von der falschen Seite angesehen haben. Ein minder mächtiger bringt sie schwerlich wieder in den rechten Weg, wenn er mit ihnen über ähnliche Angelegenheiten zu handeln hat. Dies erfuhr Hamburg in den Verhandlungen über den

11) im Jahre 1769 zu Hamburg für diese Stadt besonders geschlossenen Commerztractat. Jener so wenig vortheilhafte Tractat war in Folge eines von dem damals in Hamburg residirenden Minister Champeaux, dessen Andenken ich doch glaube in dieser zweiten Auflage erhalten zu müssen, da ich in der ersten kurz darüber hingegangen bin, im Anfange des siebenjährigen Krieges erregten Handels aufgehoben. Denn auch in ihm entdeckte sich der Stolz der Minister als erster Beweggrund ihres Verfahrens gegen die minder mächtigen Staaten in einer Angelegenheit, wo der gemeinsame Vortheil statt aller Beweggründe dienen sollte. Frankreich hat in den ersten Jahren jenes Krieges die Vortheile der nur zuweilen von den Briten gestörten Kauffahrt von Hamburg nach Frankreich gar sehr genossen. Nun aber faßte der Sohn des zu seiner Heimath gereisten französischen Ministers Champeaux, welcher sich als Geschäftsträger ohne Creditiv eingedrungen hatte, den Anschlag, ein von

Hamburg nach Haarburg mit einem großen Vorrath Gold für die alliirte Armee gehendes Flußschiff auf der Elbe wegzukapern. Er hatte zu dem Ende einen Torfever gekauft, eine Zahl schlechter Leute gedungen, und diese mit den nöthigen Gewehren unter den Brettern versteckt, welche diesen kleinen Schiffen als ein bewegliches Verdeck dienen. Die Sache ward verrathen, und das Schiff bei der Ausfahrt aus dem Hafen angehalten. Da nun die Unternehmung selbst auf keine Weise gerechtfertigt werden konnte, und den Gesandten, wie seinem Sohne, ihr Brod kostete, das sie in Hamburg assen, und gern noch länger gegessen hätten, so fand doch das französische Ministerium einen Vorwand aus, um die Ehre ihres Hofes darin zu verflechten. Das elende Schiff, welches die Hamburger confiscirt hatten, ward für ein königliches erklärt, und da man aus Furcht vor den Alliirten, gegen welche der böse Versuch zu kapern gemacht war, es nicht herauszugeben wagte, der Tractat von 1716 plötzlich aufgehoben. Zwei Abgeordneten, durch welche man die Sache wieder ins Gleis zu bringen suchte, wurden in Paris über Jahr und Tag aufgehalten, und da die Minister sie ihre Hoheit hatten aufs unangenehmste empfinden lassen, mit dem Bescheide zurückgesandt,

daß Ministerium sei jetzt mit andern zu wichtigen Dingen beschäftigt, um sich dieser Angelegenheit annehmen zu können. So verlief eine Reihe von Jahren auch nach dem Kriege, bis es im Jahre 1769 zu einer neuen Unterhandlung mit dem in Hamburg angestellten Minister Noailles kam, einem Manne, in dem Hamburg die seinem Hause angeerbten Tugenden und eine unerschütterliche Rechtschaffenheit erkannte und verehrte. Aber die Vorschriften seines Hofes giengen dahinaus, diesen Tractat den Hamburgern noch kostbarer zu machen. Der Hof bestand insonderheit auf der Errichtung einer Consular-Jurisdiction, welche mit Mühe in dem 9ten Artikel durch erlangten Aufschub abgelehnt ward. Unter diesen Umständen war eine Aenderung jenes lästigen Artikels zu bewirken nicht möglich, und man mußte zufrieden sein, zu einem Tractat wieder zu gelangen, welcher wenig mehr als die Erlassung des Droit d'Aubaine und des Faßgeldes zu Gunsten der Hamburgischen Handlung enthielt. Das Beste war denn doch dabei, daß keine Beeidigung des Eigenthums von jedem Stücke Gut verlangt wurde, zu welchem die Briten in jedem Kriege aufs neue eine jede seefahrende Nation zwingen.

So blieb es die zwanzig Jahre durch, für welche dieser Traktat geschlossen war. Nach deren Ablauf ward in dem zweiten Artikel einer zu Hamburg den 17ten März 1789 geschlossenen Convention der Hamburgischen Flagge zu Kriegszeiten, in Ansehung der feindlichen Kaufmannsgüter gleiche Freiheit zugesichert, als deren die am meisten begünstigten Nordischen Nationen sich erfreuen, und daß in Betreff der Hamburgischen Schiffahrt die Reglements befolgt werden sollen, welche mit diesen Nazionen, und namentlich mit Rußland festgesetzt sind, wobei der König sich erklärt, daß alle Begünstigungen, welche derselbe desfalls in der Folge einer oder andern dieser Nationen zustehen möchte, ebenfalls der Stadt Hamburg bewilligt werden sollen. Dies war eine der letzten monarchischen Handlungen des unglücklichen Ludwigs XVI. Von diesem so billig denkenden Könige und seinem Bevollmächtigten, dem uns unvergeßlichen Bourgoing ließ sich das bessere, und eine Wiederherstellung der Sache in ihren natürlichen Stand erwarten.

12) In einem Reglement vom 11ten October 1744 verordnet Ludwig XV., daß die in neutralen Schiffen gefundenen feindlichen Güter, nicht aber das

Schiff und die übrige Ladung, sollen verfallen sein; also eben das, was in dem damals noch bestehenden Tractat mit Hamburg besonders festgesetzt war. Also ward auch in dieser Verordnung das Recht der neutralen Flagge aufs neue ungültig, obgleich Frankreich zwei Jahre vorher in seinem Tractat mit Dänemark es anerkannt hatte.

13 und 14) Die Handlungs-Tractaten Rußlands und Englands von den Jahren 1753 und 66 sind in so ferne mit hieher zu rechnen, weil die Frage ganz übergangen ist, und es nur im allgemeinen heißt: „mögen vorgenannte Unterthanen sowol alle Arten „von Waaren als Passagieren bringen. Bei Unter„suchung der Kauffahrtheischiffe sollen sowol Kriegs„als Privatschiffe so gelinde verfahren, als es nur „eine wirkliche Kriegsverfassung gegen die meist „freundlich neutrale Macht gestatten kann, da man, „so weit es sein kann, die dem Völkerrecht gemäßen „Grundsätze und Maximen, die überall anerkannt „und angenommen sind, befolgen will."

§. 12.

Der neueste der hierher gehörenden Tractaten und für meinen Zweck vorzüglich beachtungswerth ist

15) der zwischen Großbritannien und den vereinten Staaten von Nord-Amerika geschlossene. Um aber meinen Anmerkungen darüber die gehörige Vollständigkeit zu geben, muß ich den Tractat zwischen Frankreich und Nordamerika am 6ten Februar 1778 zu Paris gezeichneten und Seite 59 unter der Zahl 34 schlechthin angeführten Tractat hier in nähere Betrachtung ziehen.

Dieser ist unter den zum Vortheil des Rechts der neutralen Flagge geschlossenen Tractaten der vollständigste, und könnte für alle künftig noch darüber zu schliessende ein Muster abgegeben haben, wenn er nicht sobald von den Nordamerikanern selbst entkräftet worden wäre. Er ward in Paris zu einer Zeit behandelt, da der Kampf über die Befreiung der Nordamerikaner noch nicht beendigt, die Handlung derselben, durch den Krieg äusserst beklemmt war, folglich sie auf die von demselben zu hoffenden Vortheile nur noch in einer entfernten Prospective hinaussehen konnten. Aber ihre Unterhändler, welche sehr wahrscheinlich die Feder dabei führten, durchschaueten in dieser Perspective aufs hellste die künftigen Vortheile, welche ihr ein noch im Werden begriffener Staat von seinem Zwischenhandel und seiner Frachtfahrt erlangen würde, und die Noth-

wendigkeit des Rechts der neutralen Flagge in dem ersten Commerztractat bestätigt zu sehen, welchem sie mit einer so viel bedeutenden Seemacht schlossen. Sie vergaßen nichts von dem, was dahin gehörte, und alles ward, jedoch, wie es sich versteht, unter gleichen Rechten von dem so viel mächtigern neuen Alliirten bewilligt, dessen Minister diesmal ganz den arroganten Ton vergaßen, welcher in fast allen andern Tractaten Frankreichs mit minder mächtigen herrscht. Ich will die wichtigsten hierher gehörenden Artikel dieses Traktats auszugsweise hierher setzen. Nach dem

13ten Artikel soll ein Kriegscontrebande innhabendes Schiff nicht auf der See gewaltsam durchsucht; sondern in einen Hafen geführt; daselbst entladen, gerichtlich untersucht, und dann nebst dem übrigen nicht Contrebanden Gut entlassen werden.

Art. 14. Güter von beiden Nationen, die in feindliche Schiffe geladen sind, sind mit dem Schiffe verfallen, es sei denn, daß sie vor der Kriegserklärung oder in Unwissenheit derselben darein verladen wurden.

Art. 17. Die Aufbringung von Prisen, durch die bewaffneten Schiffe einer dritten feindlichen Macht in einem Hafen beider Nationen wird nicht

gestattet. (Ich führe dies an, weil es sonst nicht gewöhnlich, sondern die Aufbringung in jedem neutralen Hafen erlaubt ist.)

Art. 20. Setzt eine Frist von sechs Monaten nach einem zwischen beiden Nationen erklärtem Kriege fest, innerhalb welcher die Kaufleute für die Sicherheit ihrer Güter, die sie in dem nun feindseeligen Staate haben, sorgen dürfen.

Art. 22, der gewissermassen mit Art. 17 einstimmig ist, versagt allen Kapern einer dritten mit einer von beiden Nationen im Kriege begriffenen Macht ihre Prise in die Häfen der andern Nation aufzubringen, und zu verkaufen (Auch dies ist neu, aber für verbündete Nationen ganz natürlich.)

Der 23ste hauptsächlich hieher gehörende Artikel lautet vollständig also: alle Unterthanen beider Theile sollen berechtigt sein, in aller Freiheit und Sicherheit mit ihren Schiffen zu segeln, und es keinen Unterschied machen, wer die Eigner der darinn geladenen Waaren sind, aus jedem Hafen oder Platz, welche mit einem von beiden Staaten in Feindschaft stehen. Sie sollen gleichfalls berechtigt sein, mit erwähnten Schiffen und Waaren zu segeln, und mit Sicherheit auf alle Häfen oder Platze, die entweder mit einem oder mit beiden Theile in Feindschaft

stehen, zu handeln, ohne hierin im geringsten gestört werden zu dürfen, nicht nur geradeswegs von feindlichen Häfen auf neutrale Plätze; sondern auch von einem feindlichen Hafen zu einem andern ebenfalls feindlichen, sie mögen unter der Botmäßigkeit des nehmlichen Fürsten oder unter mehrern stehn. Und es wird andurch festgesetzt: daß frei Schiff frei Gut mache. Und alles, was an Bord eines Schiffes, welches den Unterthanen einer oder der andern verbündeten Macht zugehört, und wenn auch die ganze Ladung oder ein Theil derselben einem Feinde der beiden Mächte zugehörte, soll frei sein, hievon ist jedoch die Contrebande ausgenommen. Diese Freiheit erstreckt sich auch auf jede Personen mit ihren Effecten, welche sich an Bord eines freien Schiffes befinden, wenn diese auch Feinde beider Mächte, oder einer derselben wären. Sie sollen nicht aus dem Schiff genommen werden können, wenn sie nicht Soldaten sind, und wirklich in feindlichem Dienste stehen.

Der Ausdruck: Mit beiden Theilen in Feindschaft, scheint keinen Sinn zu haben, wenn es nicht etwa dieser ist, daß wenn während des Krieges z. B. ein nordamerikanisches Schiff, sei es, unter welchen Umständen es wolle, von den Briten,

die damals noch mit beiden Nationen im Kriege waren, zur Einnehmung einer Fracht gedungen würde, um sie von einem britischen Hafen zum andern zu führen, ihm dies erlaubt sein solle. Dies beweiset denn, wie sehr sie auf die Freiheit ihrer Frachtfahrt selbst für solche nicht leicht vorkommende Fälle gesorgt haben.

In Art. 24 wird mit einer ungewöhnlichen Genauigkeit die Kriegscontrebande, jedoch in ihren billigen Grenzen, und das, was nicht dafür geachtet werden soll, bestimmt. Unter den letztern sind Gold und Silber, gemünzt oder ungemünzt, und alle zum Bau oder Ausbesserung eines Schiffes dienliche Materialien benannt. Hier ward also der stärkste Einwurf gegen das Recht der neutralen Flagge, daß vermöge desselben, eine neutrale Nation jeder kriegführenden Macht durch ihre Frachtfahrt dienen, und deren Güter der Kaperei ihrer Feinde entziehen könne, ganz aus den Augen gesetzt.

Das alles aber wird in dem 17ten und folgenden Artikeln des am 19ten November 1794 zu London gezeichneten Commerztractats der Briten aufgegeben. Die Worte des 17ten Artikels sind folgende: Man ist übereingekommen, daß in allen Fällen, wo Schiffe wegen gegründeten Zweifels, daß sie feind-

liches Gut am Bord haben, oder dem Feinde irgend einen Artikel, der Contrebande ist, zuführen, aufgefangen oder angehalten werden, gesagte Schiffe in den nächsten und schicklichsten Hafen geführt werden sollen; und wenn feindliches Eigenthum an Bord dieses Schiffes gefunden werden sollte, so soll dieses als dem Feinde gehörig für gute Prise gelten, und das Schiff soll mit dem Ueberrest frei und ohne alle Hinderniß wieder fortsegeln können. Man ist zugleich übereingekommen, daß man alle Hindernisse, welche einen Aufschub bei der Untersuchung des Schiffes und Ladung veranlassen können, beseitigen wird; und dem Schiffer oder Rheder des Schiffes wird eine billige Entschädigung zuerkannt werden.

Das ist nun freilich mehr, als was Großbritannien bis jetzt irgend einer neutralen Nation versprochen oder geleistet hat. Doch wird es dabei allemal sehr auf Sir John Marriets, und weil doch dieser nicht ewig leben kann, seiner Nachfolger Muse und Laune ankommen.

Im 18ten Art. wird für Contrebande erklärt, nicht nur gewöhnliche zum Behuf des Krieges schon fertige Dinge, sondern auch Schiffsbauholz, Theer, oder Harz, Kupfer in Platten, Segel, Hanf, Tau-

werk, und überhaupt was unmittelbar zur Ausrüstung eines Schiffs dient. In eben diesem Artikel heißt es noch: Da die Schwierigkeit, sich über die bestimmten Fälle zu vereinigen, in welchen allein Lebensmittel und andere Gegenstände des Handels, die im allgemeinen nicht als Contrebande können angesehen werden, es zuträglich macht, den Beschwerden und Mißverständnissen zu begegnen, welche daraus entstehen können, so ist man ferner übereingekommen, daß wenn einige Artikel, welche dem schon Statt habenden Völkerrecht gemäß zur Contrebande werden, sollen deswegen angehalten, nicht aber confiscirt werden dürfen, sondern die Eigner sollen eilig und völlig entschädigt werden u. s. f.

(Man sieht aus diesem Zusatz, wohinaus es die Briten in Ansehung der Lebensmittel gerne bringen möchten. Sie wagen noch nicht, sie für Contrebande zu erklären, behalten sich aber aber doch vor, es nach ihrer Convenienz zu thun. Dann sollen ihre darüber gemachten Entschliessungen und Verfügungen dem statt habenden Völkerrecht (existing law of nations) gleich gelten. Hier versprechen sie zwar gänzliche Vergütung an die Eigner solcher den Feinden zugedachten Lebensmittel. Aber schon Jahre vorher haben sie ganze Ladungen derselben den Dänen

rein confiscirt und Sir John Marrtet seine Entscheidung mit einer pathetischen Rede begleitet, welche der günstige Leser zu seiner Erbauung weiter unten wird auffinden können.)

Die Nordamerikaner haben sich also in einem wichtigen Zweig ihres Handels, den mit Provisionen auf Frankreich und die Antillen, von den Briten äusserst abhängig gemacht.

Was die öffentlichen Blätter über die Folgen dieses Tractats uns erzählt haben, wiederhole ich hier nicht. Das aber kann ich mich nicht enthalten zu sagen, daß mir unbegreiflich sei, wie dieser Tractat in Nordamerika nur einen verständigen Vertheidiger habe finden können. Im Jahr 1778 lagen die Vortheile, welche der Zwischenhandel und die Frachtfahrt der vereinten Staaten von dem Recht der neutralen Flagge haben würden, in einem fernern Gesichtspunct. Nun hatten sie nach dem Frieden von 1783 eilf Jahre durch erfahren, wie sehr ihre vom Kriege und von den ehemaligen britischen Einschränkungen befreite Handlung zugenommen hatte, und in den beiden ersten Jahren des jetzigen Krieges geternt, wie viel ihnen als einem jetzt freien Volke das Recht der neutralen Flagge werth sei. Die Unterhandlung über diesen Tractat hatte die gerechte

Klage über die Briten zur Veranlassung, welche sogleich nach Anfang des Krieges eine Menge amerikanischer auf und von Frankreich segelnder Schiffe, insonderheit die mit Lebensmittel in Folge ihres Aushungerungssystems genommen hatten. Diesen Klagen entsagte Jay nicht nur ganz, sondern gab auch allen Grund dazu fürs künftige auf. Gewiß war er nicht kurzsichtig genug, um nicht daran zu denken, daß die Franzosen äusserst entrüstet darüber werden würden, die gewiß in keinem derer Händel, welche sie in diesem Kriege andern Nationen gemacht haben, so viel Recht auf ihre Seite hatten, als in diesem.

Vielleicht scheine ich manchem hierin zu viel zu behaupten. Aber dann bleibt doch gewiß, daß Großbritannien in keinem Fall seine Anmaassungen mit mehrerer Kraft behauptet hat, als in diesem. In andern Tractaten, wie z. B. in dem mit Rußland, ist das Recht der neutralen Flagge durch Stillschweigen bloß geschwächt. In dem 17ten Artikel dieses Tractats ist es eben so deutlich aufgegeben, als es in dem Art. 23. des sechszehn Jahre vorher mit Frankreich geschlossenen Tractats deutlich anerkannt war. In dem 18ten Artikel hat Gr. Britannien die Kriegscontrebande weiter ausgedehnt, als je in einem geschehen ist. Alle Eisenwaare, alles Holz,

ohne nur Tannenbretter, alles, was dem Schiffbau dienen kann, selbst zum Behuf der Kauffarthei, gilt ihm darin für Contrebande. Daneben hat es sich in dem 18ten Artikel vorbehalten, Lebensmittel, und was es sonst will, nach seiner Convenienz für Contrebande zu erklären, zwar deren Werth den Eignern zu erstatten, aber doch den Handel damit, wenn es will, zu stören. Konnte es den Franzosen gleichgültig sein, wenn sie ihren Tractat in Kraft lassen wollten, daß die Nordamerikaner alle diese Dinge den Briten ohne Störungen ihrer Seite zuführen durften, diese aber alle Güter dieser Art mit gutem Willen der Amerikaner wegnehmen durften, wenn sie für Frankreich bestimmt waren? —

Doch mehr als dieses. Nie hat Gr. Britannien, selbst nicht unter seinen Schriftsteller, solche Vertheidiger seiner Anmaaßungen gefunden, als es nun die Amerikaner in den um diese Zeit erschienenen öffentlichen Acten und Schriften wurden, die das alles dem Naturrecht so gemäß finden, und das Recht der Briten, das alles allen andern Völkern vorzuschreiben, ohne Einschränkungen erkennen. Schon vor dem Tractat hatte Jefferson in einem Brief an den französischen Gesandten Genet unter dem 24sten Julius 1793 das Verfahren der Briten

zu vertheidigen, mit einer Sophisterei, mit deren Aufdeckung ich mich nicht aufhalten mag, zu beweisen gesucht, daß Frankreich mehr dabei gewönne, als verlöre. Vatel gilt ihm, wie andern, über alles, zumal weil sie ihn für einen Franzosen nehmen. Das war er aber nicht, sondern ein Genfer, und schrieb daher französisch. Unter Vatels Authorität erkennt Jefferson alle Provisionen für Kriegscontrebande, wenn Hofnung da ist, den Feind durch Hunger zu bezwingen. So war denn das Aushungerungssystem kaum in Europa behauptet, als es in Amerika vertheidigt ward. Wie viel mehr könnte ich nicht noch über jene Schriften anführen, welche mehrere Bände ausmachen. Doch sei es genug, den stärksten Apologeten des Tractats unrer dem angenommenen Nahmen: Curtius's Vindication of Mr. Jay's treaty in twelve Numbers in 8. in dem Appendix zu dem in Philadelphia schon 1795 erschienenen Abdruck des Tractats zu verweisen.

Es ist also durch diesen Tractat die Hoffnung, das so gewünschte Recht der neutralen Flagge allgemein geltend zu sehen, um einen großen Schritt zurückgesetzt. Denn es ist durch denselben feierlicher als jemals vorher bestätigt. Freilich haben die Nordamerikaner dem Franzosen dafür bitter durch den

Verlust so vieler Schiffe gebüßt, welche sie ihnen unter dem Vorwande des gebrochenen Tractats ohne Kriegserklärung wegnahmen. Dies hat sie zu einem Muth erweckt, der den Franzosen ihr Verfahren zu verleiden anfängt. Mögten sie doch diesen, den Britten zum Besten der guten Sache entgegengesetzt haben! Jetzt aber wird der wahrscheinliche Vergleich zwischen ihnen und den Franzosen nicht ohne Aufhebung des Tractats von 1778 zu Stande kommen, und das, was die gute Sache durch diesen gewonnen zu haben schien, wieder verlohren gehen.

Ich will nur mit wenigem eine andere Klage bemerken, welche zwischen beiden Völkern noch fortgeht, und wovon die Folgen nicht ganz verschwinden werden, so lange noch ein Nordamerikaner sich auf der See zeigt, der vor dem Frieden 1783 gebohren ist. Es ist nemlich ein Grundgesetz der britischen Verfassung, daß, wer als Unterthan Großbritanniens gebohren ist, seine Allegiance, d. i. die Abhängigkeit von seinem Vaterlande in seinem ganzen Leben nicht wieder verlieren, vielweniger sie freiwillig aufgeben kann. Dem zu Folge üben die britischen Schiffe noch jetzt das Recht, einen jeden nordamerikanischen Seefahrer aus den Schiffen, wo sie

ihn finden, herauszunehmen, und als Matrosen zu pressen. Warum in dem Frieden von 1783, unter Umständen, die damals vortheilhaft genug waren, nicht daran gedacht worden ist, die Entsagung dieses Rechtes den Briten zu einer Bedingung zu machen, weiß ich nicht. Genug es ist nicht geschehen, und so auch noch nicht in diesem Tractat. Freilich muß es mit den Jahren aufhören, und der vor 16 Jahren schon gebohren gewesenen Nordamerikaner werden immer wenigere leben oder fähig bleiben auf deren Schiffen als Seeleute zu erscheinen. Mitler weile aber bleibt es eine unangenehme Erinnerung dieses Volks an seine ehemalige Unterwürfigkeit.

15) Endlich und, soviel ich weiß, zum erstenmale, gab das britische Ministerium in der Declaration vom 19ten April 1780, durch welche es den V. Niederländern alles nahm, was die angeführten Tractaten ihnen einräumten, es rein vom Munde, daß es neutralen Nazionen überhaupt kein Recht der neutralen Flagge gelten lasse, wenn Großbritannien nicht dieselben dazu ausdrücklich privilegirt habe. Ich werde bald mehr davon sagen.

§. 13.

Aus dem für die gute Sache der neutralen Flagge so verfänglichen Tractat der Nordamerikaner mit G. Bri-

tannien hätte denn doch noch ein Gutes entstehen können, wenn Jay, oder besser noch, wenn die vereinten Staaten, bei welchen der Widerwille wider den Tractat so groß war, ihn nicht anders als unter der Bedingung ratificirt hätten, daß die Briten ein förmliches, vollständiges und nicht zweideutiges Gesez über das gerichtliche Verfahren wider die neutralen aufgebrachten Schiffe abfassen sollten. Dies würde auch zur Ehre des Staats selbst gereichen. Denn kann ein größerer Vorwurf gegen den Character einer Regierung gedacht werden, als daß dieselbe unnatürliche Gebote wider alle neutrale Nazionen in Kraft setzen, und ohne ein geschriebenes Gesetz über alle Fälle durch einen einzelnen Mann aburtheilen läßt. Daß sie Recht und Gewalt über alle Meere üben will, und doch weder ein geschriebenes Privatseerecht noch ein Völkerseerecht hat, daß das vorgebliche rechtliche Verfahren, keine gemessene Vorschriften in Ansehung der Zeit, und der Art der Untersuchung kennt, und daß sie in der Entscheidung über diese so wichtigen Vorfälle ganz den Weg verläßt, in welchem ein jeder Civil- oder Criminal-Vorfall in der Nation entschieden wird.

Ist es auch möglich zu denken, daß, wenn die Nordamerikaner bei Gelegenheit dieses Tractats die-

ſes alles zur Sprache gebracht, und wenn ſie darauf gedrungen hätten, daß eine Commißion in England mit Beifügung einiger Deputirten von ihnen für dieſen Zweck ſollte niedergeſetzt, das britiſche Miniſterium deſſelben ſich hätte entlegen können.

Wenigſtens ſollte doch die Nazion, die ſich anmaaßt, einzelne ſeefahrende Nazionen privilegiren zu dürfen, in Anſehung der Nichtprivilegirten alles Willkührliche aus ihrem Verfahren entfernen. Sie ſollte nicht verlangen, daß man ihr, wie Marriet es albern ausdrückt, jedesmal auf den Puls fühlen ſolle, um zu merken, was ſie Heute, was ſie Morgen von den Neutralen verlange, oder ihnen zum Verbrechen mache, wenn ſie ihren Pulsſchlag nicht recht gefühlt haben. Sie ſollte nicht in der Dauer eines und deſſelben Krieges ihr Betragen verändern, nun gelinde, nun wieder hart gegen ſie verfahren, als wäre, um bei Marriets Ausdruck zu bleiben, ihr Pulsſchlag plötzlich fieberhaft geworden. Hat ſie doch erſt nun in dem ſechſten Jahre des Krieges wieder angefangen, der Schiffahrt der Neutralen und inſonderheit der Däniſchen härter zu fallen, als ſie es im vierten und fünften that. Sie mag immerhin ſich ihrer Herrſchaft der Meere rühmen, zumal da ſie durch den Gang des jetzigen

Krieges völlig in deren Besitz gesetzt ist. Aber warum rechtfertigt sie so ganz den Namen der Despotie der Meere, welchen ihr die Franzosen in ihrem Ausschreien über diese Herrschaft seit Jahren geben, und warum macht sie alle von ihr gekränkten Völker in denselben einstimmen? Denn der wahre Character der Despotie zeigt sich da, wo der Vers gilt: Sic volo sic jubeo, stat pro ratione Voluntas (so will ich es, so befehle ich es, und statt aller Gründe steht mein Wille da.) Man wird die nähern Beweise von dem allen unten an seinem Orte, insonderheit im 3ten Kapitel finden.

§. 14.

Aus den auf vorstehende Weise ihrem verschiedenen Inhalte nach aus einander gesonderten und besonders aufgezählten Tractaten, lassen sich folgende Resultate und Bemerkungen ziehen:

1) Es sind also unter den bisher aufgezählten Tractaten 36 für das Recht der neutralen Flagge in den Meeren diesseits der Straße, und mit Einrechnung zweier Verordnungen Frankreichs, und einer Erklärung Großbritanniens nur 16 wider dasselbe, in mehr als vier Jahrhunderten bis zur Epoche der bewaffneten Neutralität. Hieraus erhellet eine über-

wiegende Stimmung des gesammten handelnden Europa für dasselbe.

2) Die aus dem reinen Kriegsrecht fliessende und so früh in der mittländischen See angenommene Regel, ist zwar für eine kurze Zeit im funfzehnten Jahrhundert in das nördliche Europa übergegangen, aber bald wieder verlassen worden. Doch wußten die Fürsten noch nicht, wie sie es anzufangen hätten, um die Ueberfuhr feindlicher Güter in neutralen Schiffen zu verwehren. An Durchsuchung, Aufbringung und Verurtheilung derselben vor ihren Gerichten ward noch nicht gedacht. Es blieb bei Versprechungen auf beiden Seiten, darüber zu halten, und bei Drohungen wider die Contravenienten, die lange noch sehr gelinde waren. In dem angeführten Tractat Englands mit Burgund von 1496 heißt es: "bei dem ersten Eingeständnisse eines solchen Vergehens wolle man es dabei bewenden lassen ohne weitere Untersuchung. Aber, wenn es hintennach kund werde, daß der Beklagte falsch geantwortet habe, dann solle er — man denke doch, was? — den Werth der von ihm heimlich verführten Waaren bezahlen."

Es könnte für die Seehandlung noch ziemlich gleichgültig angesehen werden, wenn durch

eine Uebereinkunft aller seefahrenden Völker, so wie vor Alters jener fünfzehen, das Gesetz des Consolato del Mare, aber in allen Puncten, wiederum in völlige Kraft gesetzt würde, wenn nur es mit der Durchsuchung, Aufbringung und Verurtheilung der Schiffe oder der Güter so leichte zugienge, als mit der eines zum Feinde gehenden Frachtwagens. Aber diese verursacht dem Handel eine Störung und einen so großen Schaden, daß der Verlust, der am Ende condemnirten Güter in den meisten Fällen nur eine Kleinigkeit gegen den Verlust des gesammten Schiffes und der Ladung ist.

Es ist leicht einzusehen, daß bei den S. 49 angeführten alten Tractaten deren Urheber gar sehr gewünscht haben mögen, daß denselben ein Genüge geschähe, daß sie aber auch die Schwierigkeit gefühlt haben, ihre Verfügungen durch Durchsuchung und Aufbringung der auf der See mit feindlichen Gütern betroffenen Schiffe in Kraft zu erhalten. Der Geist der Billigkeit, welcher in jenen Zeiten mehr als jetzt vermochte, hielt sie ab, diese harte Maaßregel zu erlauben oder zu bereden. Es kann auch sein, daß ein Theil diese Maaßregeln wünschte, der andere aber, in der Hinaussicht auf die zu große Stö-

rung des Handels ſeiner Unterthanen, nicht darein willigen, ſondern lieber dem ganzen Tractat entſagen wollte. Und ſo blieb es dann bei ſolchen, freilich ſehr milden, aber eben deswegen unzulänglichen Beredungen. Späterhin aber haben die Briten die Regel des Conſolato, aber nur in einem Theile, zum Seegeſetz für alle Völker gemacht, die ſie nicht durch Tractaten, wie ihr Ausdruck iſt, privilegirt haben. Sie haben aber zugleich die den Alten ſo bedenkliche Aufbringung der Schiffe daran verknüpft, ohne nur eines Volkes Einwilligung zu verlangen. Und nun fangen ſie ſogar an, die Unterſuchung auf der See für unzulänglich zu halten, und wollen ſie in ihren Häfen vollführen.

3) So lange die Frachtfahrt noch nicht in lebhaften Gang kam, verfuhren die Fürſten und Staaten ſo, wie die vorkommenden Umſtände ſie leiteten. Nicht nur ihre Verordnungen waren hart, ſondern ſie ſchritten auch, ohne vorgängige Erklärung, zu manchen ungerechten Verfahren, wovon unten noch mehr vorkommen wird.

4) England war noch nicht eine förmliche Republik, als deſſen damals ſchon faſt ganz ſeiner Macht beraubte König Carl I. den erſten Tractat 1642 mit Portugal ſchloß, den einzigen, welchen die Briten

seitdem unverbrüchlich in Absicht auf diesen Artikel gehalten haben, in welchem das Recht der neutralen Flagge festgesetzt ward. Doch war es ihr König Eduard III., der die ersten Beispiele von Tractaten zum Vortheile der immer so sehr beeinträchtigten neutralen Flagge gab. Vier Jahre später bewirkte Holland bei Frankreich durch einen auf vier Jahre geltenden provisorischen Tractat die Aufhebung einer Durchsuchung seiner Schiffe nnd Schiffspapiere, ohne nur in Rücksicht auf Contrebande. Als nun vollends Europa durch den Münsterschen Frieden zur Ruhe kam, wurden auch die folgenden dreizehn Jahre durch alle Handlungs-Tractaten auf diesen Fuß geschlossen. Wenigstens ward keiner geschlossen, der demselben widersprach. Diese neunzehn Jahre (von 1642 an gerechnet) ist die erste Periode, in welcher das Recht der neutralen Flagge, so zu reden, überall triumphirte. Dabei ist sehr anmerklich, daß die damalige britische Republik so gern in dasselbe einwilligte, ungeachtet sie in eben dieser Periode, 1651, die mit dem Völkerrechte nicht allerdings zusammenstimmende Navigationsacte, zum Nachtheil des ganzen mit ihr handelnden Europa, doch insonderheit Hollands, festsetzte.

5) Kaum bekömmt England einen König wieder, als dieser mit Schweden sich wieder dieses Recht, so zu reden, verbündet, und beide es zu einem scheuslichen Vergehen machen, wenn ein Privatmann demselben entgegen handelt.

6) Zwar muß eben dieser König nach zwei unglücklichen mit Holland geführten Kriegen sich beidemal bequemen den V. Niederländern das Recht der neutralen Flagge ganz wieder zuzugestehen, und in Ansehung der Contrebande die Gränzen so zu verengen, als bis dahin in keinem Tractat mit Bestimmtheit geschehen war. Aber anmerklich ist es doch, daß in der ganzen Zeit, da England wieder unter Königen gestanden, es diesem Rechte anhaltend und insofern allein entgegen gestrebt hat, weil keine andere Nazion anders als in einzelnen Vorfällen und in einzelnen Tractaten davon abgewichen ist. Ich werde weiter unten auffallende Beispiele erzählen, wie viel weiter diese Nazion in einzelnen Perioden ihrer Kriege mit Nichtachtung ihrer vorgängigen Tractaten es getrieben.

7) Frankreich hat bis zur Epoche der bewaffneten Neutralität in 16 Handlungs- und Friedenstractaten und Gr. Britannien in deren 14 in das Recht

der neutralen Flagge eingewilligt. Dagegen hat Frankreich in seinem Seerechte dreimal ein hartes Gesetz gegeben, daß demselbeu gerade entgegensteht, eine vierte nur etwas mildere Verfügung gemacht, und auf diesen milderen Fuß zwei Tractate, Einen mit den Hanseſtädten, den Zweiten mit Hamburg allein, geschlossen. England hat kein eigentliches allgemeines, wenigstens kein permanentes Gesetz dagegen gemacht, aber sieben diesem Recht entgegenstehende Tractaten, vier in älteren, drei in neueren Zeiten geschlossen, und in Zwei Tractaten die Erwähnung desselben ganz vermieden. Von dem härtesten seiner Schritte in dem Wege eines Befehls an alle neutrale Völker, den es während des Krieges nach 1688 zu behaupten suchte, werde ich unten viel zu sagen haben. Dieser gehört nicht in die Reihe solcher Akten, welche das Recht der neutralen Flagge betreffen. Tractaten der Art, worin die Sache sich ganz nicht erwähnt findet, lassen sich noch viel mehrere von andern Nationen aufzählen, unter andern der vom Jahr 1650 zwischen Spanien und den Hanseſtädten, der für diese im übrigen sehr vortheilhaft ist. Aber das Nichterwähnen einer Sache ist bei demjenigen viel bemerkenswerth, von dem man überhaupt weiß, daß er der Sache nicht wol

will, als bei dem, der noch keinen übeln Willen dagegen bezeugt hat.

8) Von einem allgemeinen Völkerseerechte ist also bisher noch nicht die Rede, sondern jedes Volk muß einzeln sich an die Tractaten halten, welche es mit einzelnen Völkern geschlossen hat. Wie aber, wenn es mit wenigen oder gar keinen dergleichen Tractaten hat, welches die Lage der meisten kleinen über die See handelnden Staaten ist? Hamburg hat noch keinen eigentlichen Handelstractat mit England, so nothwendig auch der übergroße Belauf der Handlung mit demselben ist. Was kann da die Richtschnur seines Verhaltens sein? Nichts als blinder Gehorsam und Befolgung desjenigen, was mächtigere Seemächte überhaupt gebieten, und ängstliche Hinaussicht auf das, was diese vielleicht in dem Lauf eines jeden Krieges zu gebieten für gut finden möchten. Dabei ist dann das Schlimme, daß diese Mächte es an drei Dingen fehlen lassen: erstlich an bestimmter Erklärung ihres Willens und des Verfahrens, welches sie zu See bei ihren Capturen und zu Lande in dem rechtlichen Verfahren über dieselben beobachten wollen. Darüber werde ich in Ansehung Großbritanniens weiter unten noch mehr zu sagen haben. Zweitens, daß sie in ihren Verfügungen

und Verfahren so äusserst inconsequent sind. Auch darüber wird unten noch vieles zu sagen sein. Drittens, daß sie auch zuweilen zum Gesetz gegen Nationen, mit welchen sie keine Tractaten haben, das machen wollen, was dieser oder jener Tractat mit einer dritten Nation festgesetzt hat, davon wird uns Gustav III. weiter unten ein merkwürdiges Beispiel geben.

Drittes Kapitel.

Besondere Bemerkungen über das Verfahren der beiden Seemächte Frankreichs und Gr. Britanniens, und über einzelne Vorfälle.

§. 1.

Nach dem Vorbemerkten ist der große Unterschied in dem Verhalten unerklärbar, welches Frankreich und Gr. Britannien im Bezug auf das Recht der neutralen Flagge seit mehr als einem Jahrhundert bewiesen haben. Es verlohnt sehr der Mühe, daß ich dies recht aus einander setze. Alle räsonnirte und systematische Schriftstellerei über das Völkerseerecht ist

vergeblich, so lange Gr. Britannien demselben in dem Wege entgegen strebt, den ich aus Thatsachen darstellen werde. Es ist insonderheit den Deutschen wichtig, daß sie davon eine richtige Vorstellung fassen. Ich will jedoch zuvor erzählen, wie Frankreich sich bis zum Ende der Monarchie verhalten hat.

Man möchte durch das, was ich oben von dem Widerspruch gesagt habe, in welchem das harte Gesetz der Ord. de la Marine mit den Tractaten steht, verleitet werden, dieses zu denen vielen Beispielen der Treulosigkeit zu rechnen, deren man Ludwig XIV. mit mehrerem oder minderem Grunde beschuldigt, und man wird sich wundern, wenn ich erkläre, daß ich es nicht dazu rechne.

Jedermann weiß oder kann es wissen, wie es mit dergleichen Dingen an großen Höfen zugeht. Die Abfassung der Gesetze, der Tractaten und anderer in ihrer Art verschiedenen öffentlichen Akten, wird wie Fabriken-Arbeit von ganz verschiedenen Personen verrichtet, die keine Kenntnisse, auch wol keinen Gesichtspunkt bei ihren Arbeiten gemein haben, sich nicht gerne einer bei dem andern Raths erholen, vielweniger unaufgefodert ihre Kenntnisse und verschiedenen Gesichtspunkte einander mittheilen. Das gehört nicht in mein Departement: ist fast allemal die Antwort

eines Miniſters, den man auffordert, weil man nur ihn oder ihn vorzüglich kennt, eine gute Sache auch nur an ihre Behörde zu befördern. Dazu kömmt, daß ein jeder die Vorarbeiten benutzt, die er findet. Der Miniſter, welcher einen Handlungstractat entwerfen ſoll, läßt ſich einen ſolchen alten Tractat von ſeinem Sekretär abſchreiben, und fügt hie und da einen ihm entſtehenden beſondern Einfall, Zuſatz oder andre Aenderung hinein, die er dann in der Unterhandlug darüber durchzuſetzen ſucht. Daher ſind alle Handlungs-Tractaten ſo gleichlautend abgefaßt, und es iſt gewiß die langweiligſte Lectur, wenn man, wie ich bei dieſer Arbeit gethan, ihrer viele dennoch aufmerkſam durchleſen muß, um die einzelnen Abweichungen herauszufinden. Der Juſtizminiſter, wenn er nicht das Herz und den Geiſt eines von Carmer und ſeines vortreflichen Gehülfen Suarez hat, nimmt, wenn er ein neues Geſetzbuch oder einen Theil deſſelben zu entwerfen den Auftrag hat, die ältern Geſetzbücher vor ſich, läßt ſich — aber nur von Rechtsverſtändigen — dies und jenes dazu ſagen, und ändert, nimmt weg oder ſetzt zu, was ihm einleuchtet. Zwar iſt die Ord. de la Marine keine ſolche Alltags-Arbeit in dem größten Theile ihres Inhalts. Aber mit dieſem Artikel mag es doch wol

meiner Schilderung gemäß gegangen sein. Er fand sich schon in den beiden Ordonnances von 1534 und 1584, welche beide Commerz-Tractate mit Hamburg anführen, und deren Veranlassung ich oben Kap. 2. §. 11 angegeben habe. Aber ich lerne aus des Valins bereits angeführtem Commentar, daß er sich schon in einer dritten viel ältern, nämlich von 1400, befunden hat. Zudem füllt dieser Artikel nur drei Zeilen; und wie leicht sind drei Zeilen übergeschrieben, wie leicht übersehen, wie leicht wurden sie, ehe ein sachverständiger Mann etwas davon erfuhr, und dagegen zu sprechen wagte, von einem Könige sanctionirt, der zwar groß in seiner Zeitgenossen Munde, aber kein Friedrich der Große war!

Noch nach 80 Jahren glaubte Valin, es könne nicht anders sein wegen der Allianz- und Neutralitäts-Tractaten Frankreichs. In gleichem Wahne standen wahrscheinlich die Rechtsgelehrten, die an der Ausarbeitung der Ordonnanz Theil hatten, und hatten eben so wenig, als Valin, einen der von Ludwig XIV. mit neutralen Mächten in Hinsicht auf künftige Kriege geschlossenen Tractaten bei dieser Gelegenheit gelesen.

Und so stand denn dieser böse Artikel da, vielleicht denen mächtigern Staaten unbewußt, welche vermöge

der Tractaten ihm zu widersprechen Recht hatten. Aber im Frieden war er keiner Anwendung fähig, und in dem sieben Jahre nachher mit ihnen erfolgenden Kriege waren ihre Schiffe ohnehin alle gute Prisen. Und nur mit diesen Staaten, Schweden und die Hanseſtädte ausgenommen, bestanden damals Handlungstractaten. Ob diese — denn sie allein hatten Recht dazu — Vorstellungen dagegen gethan haben, darüber kann ich nichts auffinden.

Vielleicht haben sie dagegen vorgestellt, und man hat sie durch die Antwort beruhigt, daß es nicht so böse damit gemeint sei, und im Kriegsfall nur gegen solche Staaten darnach verfahren werden würde, mit welchen Frankreich noch keine Handlungs-Tractaten habe.

Die Ungereimtheit ist auffallend, daß ein Staat Tractaten schließt, welche das Recht der neutralen Flagge völlig einräumen, und daneben ein so allgemeinlautendes Gesetz bestehen läßt, welches demselben gerade widerspricht, und noch dazu den unnatürlichen Zusaz enthält, daß feindliches Gut auch die übrige Ladung und das Schiff verfallen mache. Man kann also dies Gesetz auch nicht dafür ansehen, daß es aus dem Consolato del Mare in das französische Seerecht übergegangen sei.

§. 2.

Da geschichtliche Bücher nur wenig von solchen Fällen, die einzelne Schiffe betreffen, enthalten, auch Valin in seinem Commentar mir kein anderes Beispiel, als das von dem Kapitain Sugliasich angab, so habe ich mich sehr sorgfältig erkundigt, ob mehr und neuere Beispiele der Art vorgefallen wären, in welchen entweder dem Handlungstractat mit Hamburg von 1716 und 66, oder jenem harten Gesetz der Ordonnanz gemäß entschieden sei. Verschiedene unserer ältesten und erfahrensten Kaufleute erinnerten sich keines solchen. Allein mir sind dennoch sechs Fälle aus der Zeit des siebenjährigen Krieges von dem hiesigen Dispasche-Comtoir mitgetheilt, und folglich ganz authentisch.

1) Ein neutrales Schiff, von London nach Hamburg im Jahr 1756 gehend, ward in Dünkerken aufgebracht. Die Güter waren englisches Eigenthum, und den Schiffspapieren fehlte die gehörige Form und Vollständigkeit. Die Ladung ward confiszirt, das Schiff aber frei gegeben, welches freilich dem Tractat von 1716 gemäß sein mochte.

2) Ein dänisches Schiff von Falmouth nach Civita Vecchia mit einer Ladung Hering, dem Eigen-

thum eines Italieners, bestimmt, ward 1756 in Marseille aufgebracht, nach 15 Monaten frei gegeben, doch Schiff und Gut mit den Unkosten belastet, welche gegen das Ganze 88⅛ Prozent betrugen. Den Entscheidungsgrund sehe ich nicht ein. Denn das Aufbringen dieses Schiffes, selbst, wenn das Gut feindlich gewesen wäre, war dem Tractat mit Dänemark von 1742 durchaus zuwider.

3) Ein neutrales Schiff von London nach Fiume mit Zucker gehend, ward 1759 zu Port Mahon aufgebracht, ward durch den Beschluß des königl. Conseil freigegeben, hatte aber doch 29½ Prozent Unkosten zu tragen.

4) Ein dänisches Schiff, dessen Fahrt auf London, Dublin, Genua und Neapel gieng, ward 1756 zwischen beiden lezten Orten wegnommen, und Schiff und Ladung condemnirt, und das Urtheil vom königl. Conseil bestätiget. Der Schaden der Versicherer und Eigner war 113 Prozent. Da die Dispasche nicht die nähern Umstände und Entscheidungsgründe enthält, so kann ich nur muthmaßen, daß diese harte Entscheidung auf die harte Ordonnanz gestützt, und der Tractat mit Dänemark vom Jahr 1742 rein vergessen ward.

5) Eben so erging es mit einem hamburgischen, von Topsham nach Hamburg bestimmten zwar kleinen aber reich beladenen Schiffe, das im Jahre 1759 zu Dünkerken aufgebracht, dort condemnirt, und das Urtheil zu Paris bestätiget ward. Der Schaden belief sich auf 111¾ Prozent.

In diesem Fall scheint mir der Artikel der Ordonnanz allein befolgt und der Tractat von 1716 ganz vergessen zu sein, nach welchem doch wenigstens das Schiff hätte freigegeben werden müssen, dessen Werth 3000 Mk., jedoch eine Kleinigkeit gegen den Werth der Ladung Bcomk. 214685 war.

6) Ein neutrales Schiff von Cadix nach Barcelona, und von da nach der britischen Insel Man im Jahr 1760 gehend, ward zu Malaga von französischen Kapern aufgebracht. Es ward in Madrit reclamirt, und dort freigesprochen. Der Kaper, welcher sich nach Paris wandte, verlor auch dort, und ward in eine Strafe von 600 Liv. verdammt, die aber so wenig, als die Kosten von ihm beizutreiben waren, welche sich auf 26⅛ Prozent beliefen. Hierzu lassen sich noch zwei Beispiele fügen, über welche man Herrn von Hennings S. 30 des ersten Bandes nachsehen kann.

Es hat also auch nicht an Kränkungen der neutralen Schiffahrt von Seiten der Franzosen gefehlt; und wie wäre das anders möglich, da deren Tractaten und ihre Seegesetze in solchem Widerspruch mit einander stehen! Indessen sind die Beispiele davon viel seltner, als die von den Briten, vielleicht deswegen, weil der französische Kaper darauf rechnen kann, daß die vielen Tractaten zum Vortheil der neutralen Flagge in dem Gerichte mehr gelten, als die Ordonnanz. Sonst wäre ja der Reiz für ihn viel größer, als für den britischen Kaper, der nur das unfreie Gut, aber nicht das Schiff zugesprochen bekömmt.

Die Mühe, die ich gehabt habe, diese wenigen zu erfragen, beweiset gewissermaßen die Seltenheit der Beispiele. Aus dem vorletzten Kriege sind mir bisher noch gar keine bekannt geworden; und nach 1780 können deren gar keine mehr vorgefallen sein, da Frankreich sich so willig auf den rußischen Antrag, die bewaffnete Neutralität betreffend, erklärte. Wie es in Ansehung der neutralen Flagge mit den Neufranken sich geändert habe, werde ich an seinem Orte sagen.

§. 3.

Daß England als Republik dem Recht der neutralen Flagge so zugethan war, und, unter den Königen stehend, nun seit mehr als einem Jahrhundert demselben hartnäckig entgegen wirkt, daß es, ohne jemals bestimmte Gesetze gegen dasselbe gegeben zu haben, die Schiffe der neutralen Mächte zu Kriegszeiten einschleppt, und den Kläger und Richter zu deren größtem Nachtheile macht, scheint fast unerklärlich zu sein. Doch will ich es wagen, meine Muthmaßung darüber anzugeben. In den Zeiten der Republik galt das Wort der Kaufleute, so unordentlich es auch sonst damals in England zuging. Ich werde weiter unten den Beweis geben, daß ein verständiger Kaufmann das Recht der neutralen Flagge als seinem eigenen Staate in Kriegszeiten zuträglich ansehen müsse, und ich halte mich versichert, daß noch jetzt jeder verständige Kaufmann mir beipflichten werde. Aber unter den Königen gilt das Wort der Kaufleute weniger, und desto mehr das Wort der Minister und der sich an sie drängenden Rechtsgelehrten. Eure Bemerkungen sind närrisch, man sieht wohl, daß Seeleute keine Staatsmänner sind, sagte der in Holland gebohrne und erzogne Wilhelm III. dem an ihn abgesandten Bürgermeister von

Amsterdam platt ins Gesicht, aber als König die seltsamste aller Maaßregeln in Ansehung des Völkerseerechts durchsetzen wollte. Weit entfernt, die Minister der Könige überhaupt zu beschuldigen, daß sie dem gemeinen Besten entgegen streben, werde ich doch wagen dürfen zu behaupten, daß bei ihnen Bedenklichkeiten aus Nebenumständen und Vorspiegelungen von Leuten, die ihr besonderes Interesse treibt, zu leicht ein zu großes Gewicht erlangen. So hat noch in eben denen Tagen, da ich dieß 1793 schrieb, der britische Großkanzler den menschenfreundlichen Vorschlag des Lords Rawdon, zum Besten unglücklicher Schuldner, bloß durch den Einwurf nieder geschlagen, daß die Advocaten zuviel dabei verlieren würden. Man sieht auch in den Erklärungen und Antworten an einzelne Höfe auf ihre Klagen über die Kränkung der Schiffahrt ihrer Unterthanen, selbst an Friedrich den Großen, man sieht insonderheit in der Antwort auf die Erklärung Katharinens wegen der bewaffneten Neutralität den ministeriellen Geist, d. i. das Bestreben, nichts von demjenigen aufzugeben, worin ein Minister seine Größe zeigen, und seinen Einfluß wirksam machen kann.

Auf diese Denkungsart wirkt denn auch sehr die in den Köpfen der ganzen Nazion so fest steckende Idee von der Oberherrschaft über das Meer, insonderheit dasjenige, welches ihren Staat umfließt, mit ein. Ein Minister, der für diese eingenommen ist, muß natürlich immer geneigt sein, sie auch dadurch zu behaupten, daß er für seinen Staat das nicht zugeben zu dürfen glaubt, was andere sich gern einander einräumen, die auf solche Herrschaft der Meere keinen auch nur scheinbaren Anspruch machen.

Gierige Rechtsgelehrten mögen dann auch ihren großen Einfluß in dieß Betragen haben. Auf welch einer fetten Weide diese gehen, sobald ein Krieg losbricht, und Proceduren gegen neutrale Schiffe entstehen, das beweisen die ungeheuren Kosten, welche so manchem neutralen Schiffe zur Last gebracht werden, wovon ich auch weiter unten nähere Beweise angeben will.

§. 4.

Man hat diesseits des Meers eine hohe Vorstellung von der britischen Gesetzgebung und Rechtspflege. Wie viel Unvollkommenes überhaupt in beiden noch sei, nehme ich hier nicht auf mich zu beweisen. Die seltsame Dehnung des Hastingschen Pro-

zesses, sieben Jahre durch, verglichen mit der schnellen Loßsprechung des Sir Elliah Impey wegen seines an einem vornehmen Indier Kraft britischer Gesetze, von welchen dieser nichts wußte, verübten und völlig erwiesenen Justizmordes, zeugen schlecht für sie. England steht aber in den Seerechten weit hinter allen seefahrenden Nationen zurück, und diese vielleicht manchem unwahrscheinliche Behauptung will ich mit den Worten eines sachkundigen Franzosen beweisen. Dieser ist Groult, Doctor der Rechte und noch 1786 königl. Procurator in der Admiralität zu Cherbourg, der in seinem kurzen Discours sur les droits maritimes et sur la maniere de l'étudier, S. 6 sagt "Die Engländer haben weniger gesetzliche Verordnungen als wir, und überhaupt nicht eine allgemeine über die Marine. Die Ursache davon liegt in der bei ihnen Statt habenden Schwierigkeit, einer Bill die Kraft eines Gesetzes zu geben, wenn dieselbe einige neuere Einrichtung enthält. Sie haben also sich lieber begnügt, alte Seerechte in ihre Sprache zu übersetzen, als die Regierung zur Abfassung eines neuen Codex von Seegesetzen zu veranlassen. Sie haben in der That keine andere ursprünglich englische gesetzmäßige Verfassungen als das Kaufmannsgesetz (la grande Charte des marchands) von

Eduard I. (aus dem zehnten Jahrhundert). Die Artikel, welche Eduard III. (im vierzehnten Jahrhundert) zu Quimborough festsetzte, und einige alte Statute über die Gerichtsbarkeit der Admiralität und des Lords Gouverneurs der fünf Häfen, (Cinq Ports) die Navigations-Acte, und dann noch einzelne Parlaments-Acten."

Doch findet sich der stärkste Beweis davon in der Zueignungsschrift des Sammlers der Laws, Ordinances and Institutions of the Admirality of Great Britain, Civil and Military. London 1746, 2 Voll. 8. dessen eigne Worte ich hieher setzen will: *)

"Indem ich zur Befriedigung meiner Wißbegierde viele Bücher durchlief, stieß ich auf zwei Sachen, die sehr übel zusammen passen. Wir rühmen

*) Eben dies und überhaupt der fast gänzlichen Mangel an britischen Handlungsgesetzen, den schlechten Gang der Rechtspflege, besonders gegen Neutrale und in Prisensachen, veranlaßten durch ihre schädliche Folgen die größte Unordnung und Ungewisheit in dem Handel. Wo auch noch Gesetze sich auffinden, so sind sie doch von der Art, daß sie aller böser Deutung fähig sind, und es leider! auch nur zu oft geworden sind und noch werden. Es ist in der That zu bewundern, daß ein Land, welches den größten Handlungsverkehr in Europa besitzt, so unregelmäßig in diesem Fache verfahren könne. Allein wenn Männer, wie ein Sir John Marriet, so gerade zu entscheiden können, und es bei ihrem Urteil bleibt, so läßt es sich freilich begreifen.

uns nemlich die glänzendste seefahrende Nazion zu sein; und dabei leuchtete mir doch ein, daß wir unter allen handelnden Nazionen, die mir in der Geschichte vorkamen, besonders in Hinsicht der Handlung, die verkehrteste, oder eigentlicher zu reden, gar keine rechtliche Verfassung (regulation) haben; indem bei uns weder Gesetze noch Regeln festgesetzt sind, nach denen man verfahren könnte. Der Handel ist gleich einer zarten Pflanze, die bald verwelkt und verdirbt, wenn ihr Wachsthum nur im geringsten gehindert wird; und ich sah nicht ein, wie sie gedeihen und blühen könne, da sie so vielen, von Thorheit und Vorurtheilen ihr in den Weg geworfenen, Schwierigkeiten und Hindernissen ausgesetzt ist. Wenn ich den Handel oft durch die Wegschleppung der Matrosen zu den Bedürfnissen des Staats gehemmt sah; wenn ein Mann, der andere Geschäfte zu besorgen hat, genöthiget ist, seine halbe Zeit in Westminsterhall zuzubringen, um bei unbedeutenden Zänkereien gegenwärtig zu sein, oder, wenn er auch wol gar mit Ungerechtigkeiten dort behandelt wird, wenn bei einem Assecuranz-Fall, den allenfalls zwei ehrliche Männer bei einer Schale Casse hätten entscheiden können; so viel Geld weggeworfen wird, als die halbe Fracht eines Schiffes

ausmachte, und den dreifachen Werth der Nation eingebracht haben möchte; nebst vielen andern für eine seefahrende Nazion schädlichen und unschicklichen Dingen; und daß, wenn es ja einmal versucht ward, diesem allen auf irgend eine Weise abzuhelfen, dieß sehr verwirrt und verkehrt durch eine so sonderbare Durcheinanderwerfung von Schriftstellen ohne Sinn und Zusammenhang geschah; so will ich doch lieber für eitel und anmaßend angesehen werden, als daß ich nicht, alles, was in meinen Kräften steht, dazu beitragen sollte, um den Zustand unserer Seeangelegenheiten zu einer gewissen Ordnung und Richtigkeit zu bringen. Und sollte ich nicht im Stande sein, die wirkliche Beschaffenheit zu verändern, so glaube ich doch, daß deren deutliche Auseinandersetzung dazu beitragen könne, das Spiel in bessere Hände zu bringen, um diese anzutreiben, dasselbe mit Muth und Eifer fortzusetzen."

Dieser Schriftsteller spricht noch in mehreren Stellen seines Werks in eben dem Ton. Doch werde ich weiter unten einen Beweiß von der Dürftigkeit seines eignen Urtheils in dem wichtigsten Puncte des Völkerseerechts geben.

§. 5.

Die Urtheile, welche die britische Admiralität in allen dergleichen Vorfällen ausspricht und bekannt macht, auf deren Gerechtigkeit und Billigkeit selbst die respectabelsten der fremdem Mächte mehrmals verwiesen worden sind, wenn sie über die Beeinträchtigungen ihrer Seefahrt Klage führten, eben diese Urtheile geben den klarsten Beweiß von der Mangelhaftigkeit dieses Theils ihrer Gesetzgebung und Rechtspflege. Was sonst ein Vorzug derselben ist, nemlich, daß das Urtheil ganz dem Buchstaben des Gesetzes gemäß sein muß, und der Richter gar nicht von demselben abweichen, gar nicht interpretiren darf, davon sieht man in diesen Urtheilssprüchen ganz das Gegentheil. Und warum? deswegen, weil der Buchstabe nicht da ist, welcher dem Richter sein Urtheil allein angeben soll.

Diese Urtheile sind seit langer Zeit gedruckt, und machen eine starke Sammlung aus, auf welche ich freilich deutsche Leser nicht verweisen darf. Doch sind die hamburgischen Addreß-Comtoir-Nachrichten in dem deutschlesenden Theile Europens noch hin und wieder aufzufinden. In dem Jahrgange von 1779 deren 23sten — 32sten und 82 und 83sten Stücke sind ungefähr hundert Entscheidungen der britischen Ad-

miralität über aufgebrachte faſt insgeſammt neutrale Schiffe, aus den Jahren 1777 und 78 zum Theil in nicht kurzen Auszügen zu leſen. Man hörte damit auf, weil es für das leſende Publicum denn doch eine langweilige Lectüre ward. Wollte ich jedoch dieſe Schrift dehnen, ſo würde deren Abdruck eine wichtige Beilage zu derſelben in Rückſicht auf das ſein, was ich hier ſchreibe. So aber will ich mich darauf, bloß als auf Documente der ſeltſamſten Juſtizpflege berufen, die in ſo wichtigen Fällen denkbar iſt, zumal, da dieſelbe gegen Völker geübt wird, welche doch eigentlich ihr nicht unterworfen ſind, und da ſie mit einer ſolchen Strenge geübt wird, daß die ernſthafteſten Vorſtellungen und ſelbſt Drohungen unabhängiger Mächte nichts dagegen bei einer Nazion vermögen, welche in dieſen Händeln ſelbſt Kläger und Richter iſt. Der Mann, welcher damals über das Eigenthum ſo vieler von England unabhängigen Völker entſchied, hieß Sir James Marriet, der nun aber ſeit kurzem ſein Amt aufgegeben hat. Er hat keine Beiſitzer, wie andere britiſche Gerichte oder Jures, ſondern bloß Procuratoren neben ſich, die vielleicht, wie man es wohl hat, die Urtheile in die Feder ſagen.

So viel lasse ich jedoch gerne gelten, daß eben in vielen dieser Entscheidungen ein Schein von Billigkeit und bedächtlicher Ueberlegung schimmert, welcher aber die natürliche Folge der Verlegenheit eines jeden Richters ist, der entscheiden soll, ohne ein Gesetz oder sonst einen bestimmten Erkenntnißgrund seiner Entscheidungen zu haben, und daher durch weitschweifige Interpretationen, angebliche Vermuthungen und auch schlauen Argwohn über den Gegenstand seiner Entscheidung sich helfen muß. Oft muß das Natur und Völkerrecht, oft der allgemeine Seegebrauch, oft ein vorgängiges Urtheil, und, wenn insonderheit von Tractaten die Rede ist, eine Unterscheidung zwischen den Worten und dem Sinn des Tractats, gestützt auf Umstände der Zeit, zu welcher der Tractat geschlossen ward, die noch dazu falsch dargestellt werden, zur Aushülfe dienen. Insonderheit waren dem Richter die 1674, 75 mit Holland geschlossenen Tractaten (S. 58) ein böser Dorn im Fuße. "Der Richter (M.s. S. 210 a. a. O.) bestand darauf, (dem klaren Buchstaben des Tractats zum Trotz, aber man merke wol: Er bestand sehr darauf) es sei niemals ein Privilegium ertheilt worden, daß den Holländern gestatte, die Schiffsmaterialien der feindlichen Regierung zuzuführen.

An ein Privilegium von so weitem Umfange, als man sich anmaße, habe keiner von beiden Theilen gedacht, welche eben zu der Zeit im Begriff waren, eine Off- und Defensiv-Allianz zu schliessen, und die Sache so ansahen, als wenn sie beständig einerlei Freunde und einerlei Feinde haben würden. Die große Föderal-Vereinigung zwischen England und Holland ist seit der Zeit, wo möglich, noch mehr befestigt worden."

Also eine Interpretation des Richters über das, was beide contrahirende Theile 104 Jahre vorher bedacht haben, und nicht bedacht haben! Und diese gegründet auf ganz unwahre Thatsachen! Denn Carl II. endigte 1674 seinen zweiten Krieg wider die Holländer, die er mit seltsamen Eigensinn haßte, ganz wider Willen, durch die Nazion gezwungen, welche diesen Krieg verabscheuete, und dachte gewiß nicht darauf hinaus, mit dieser Nazion in eine feste Verbindung zu treten.

Mit solchen Behelfen werden dann billige und unbillige, und selbst äußerst harte Urtheile eingeleitet. Das erste Beispiel (S. 177 a. a. O.) ist zu merkwürdig, als daß ich es nicht ganz herschreiben dürfte:

Freitag, den 13ten Nov. 1778.

1) "Der Pere Adam. Der Eigner des Schiffes, ein Franzos, brachte eine Reclamation ein, weil er vor der Erklärung der Repressalien genommen sei. Das Gericht verwarf die Reclamation, weil ein allgemeiner Repressalienbefehl strenger ist, als selbst eine Kriegserklärung, indem jener dazu berechtigt, die Güter fremder Unterthanen allenthalben und unverzüglich wegzunehmen, da im Fall einer Kriegserklärung durch Unterhandlung sechs Monate pflegen bewilligt zu werden, um Personen und Eigenthum wegzuschaffen. Außerdem hätte der König von Frankreich am abgewichenen 10ten Julius öffentlich die Feindseligkeiten gegen England erklärt so, daß Reclament nicht als eine persona standi in judicio anzusehen sei, kein bürgerliches Recht zu plädiren habe; indem die beiden Länder wirklich mit einander im Kriege begriffen sein."

Hat je ein Richter so scheuslich ungerecht gesprochen! Zugegeben, daß bei Repressalien schneller als nach Krigserklärungen verfahren wird, können denn Repressalien einen effectum retroactivum haben, und ein vor deren Erklärung geschehener Raub gültig werden? Kann ein Mann, dem vor dieser Epoche sein Gut geraubt ist, deswegen vom Gericht abgewiesen

werden, weil sein König nach der Zeit sich feindlich gegen England erklärt hat? Gilt das allgemein, so wird ja einem Franzosen, welchem vor erklärtem Kriege eine Erbschaft in England zugefallen ist, nach ausgebrochenem Kriege aller Rechtsgang, um zu deren Besitz zu gelangen, verschlossen sein. Mußte nicht wenigstens dem Eigner jenes Schiffes der Weg offen gelassen werden, einen Bevollmächtigten zu stellen, welcher personam standi in judicio hatte? In diesem Fall fand der Richter auch nicht einmal gut, oder fühlte sich unfähig sich hinter Gründen des Völkerrechts, hinter Seegebräuchen zu verstecken, vielweniger ein Gesetz vorzuschützen, auch nicht einmal sich durch Interpretation zu decken.

Da lobe ich mir doch den Dei von Algier vor der britischen Admiralität, welcher nach dem letzten Friedensbruch mit den Holländern eine Zahl sogleich aufgebrachter Schiffe wieder frei gab, weil sie innerhalb der den Holländern vergönnten Frist genommen waren, und das noch ehe sich ein Reclament meldete, außer den Schiffern, welchen die Cadis und Ulemas mit gleichem Grunde hätten entgegen setzen können, daß sie erklärte und gefangene Feinde von Algier wären, folglich keine personam standi in judicio hätten.

2) Lächerlich ist es, wie dieser britische Cadi auch zuweilen seine Unwissenheit von demjenigen eingesteht, was allein als Entscheidungsgrund gelten kann. Ein dänisches Schiff ward reclamirt, dessen Ladung in Ochsen- und Schweinefleisch, von Dänemark nach Bordeaux bestimmt, bestand. Nun ward gefragt: Ist Schiffsprovision laut Tractaten mit der dänischen Krone Contrebande? — Zur nähern Beurtheilung der Sache Zeit genommen.

Müssen denn nicht in der Gerichtsstube alle Tractaten zur Hand sein, in welchen sich die vorzüglichsten Entscheidungsgründe für oder wider ein neutrales Schiff oder Ladung finden? So aber ward ein Aufschub des Spruches und folglich eine große Vermehrung der Kosten und des Zeitverlustes für den Schiffer die Folge von dieser Unwissenheit des Richters.

Hätte der Richter den Commerztractat mit Dänemark von 1670 zur Hand gehabt, so würde er darin zwar nichts zur eigentlichen Entscheidung gefunden haben. Denn es heißt in demselben ganz unbestimmt: "Beider Bundsgenossen Unterthanen soll es frei stehen, mit den Feinden der andern Handel zu führen, und ihnen alle Arten von Waaren

(nur die verbotenen, welche Contrebande genannt werden, ausgenommen,) ohne einiges Hinderniß zu verschaffen und zuzuführen." Nun hätte es einer Interpretation freilich bedurft, ob auch Fleisch zur Contrebande zu rechnen sei. Aber auch deren würde der Herr Richter sich überhoben gesehen haben, wenn er den 40sten Artikel eben dieses Tractats nachgesehen hätte, in welchem beide Theile sich versprechen, daß, dafern den Holländern oder irgend einer andern Nazion künftig etwas mehr würde eingeräumt werden, als was dieser Tractat einräume, die Briten den Dänen, und die Dänen den Briten eben das auf eine völlige und thätige Weise gestatten sollten. Doch diesen Artikel kannte der Herr Richter schon. Denn er war ihm nicht lange vorher von einem Advocaten als ein Beweiß vorgehalten worden, daß dänische Schiffe auch feindliches nicht contrebandes Gut ungehindert verschiffen könnten. Es waren dasmal Seife, Lakrizen, Oel und dergleichen, über deren Eigenthum gestritten ward. Für manchen Leser wird es erbaulich sein, S. 186 a. a. O. das tiefgedachte Räsonnement zu lesen, durch welches der Herr Richter die Anwendung dieses 40. Artikels eludirt, um die Seife, die Lakrize ꝛc. zu einer guten Prise zu machen. Doch dem sei, wie

ihm wolle; so mußte ihn in diesem Falle eben dieser Artikel in der noch nöthigen Interpretation leiten.

Der harte Tractat mit Schweden vom Jahr 1661 macht Provisionen zur Contrebande. Der Tractat mit Holland von 1676 nimmt sie aus. Nun hätte die Vernunft gesagt: Wenn man nicht vorsetzlich Unrecht thun will, so muß, wenn doch der Fall zweifelhaft ist, die mildeste Erklärung aus andern Tractaten für diejenige Nation gezogen werden, mit welcher noch keine Bestimmung der Contrebande festgesetzt ist, bis man durch neuere Tractaten die strengere Auslegung festgesetzt hat. Aber hier sieht man schon, wie der Richter mitten in seiner eingestandenen Ungewißheit der härtern Erklärung zueilt. Er fragt: ist Schiffsprovision laut der Tractaten mit der Krone Dänemark Contrebande? Er erinnert sich nicht oder will sich nicht erinnern, daß Fleisch ein Hauptartikel in dem Handel mit Bourdeaux sei, von welchem Irland insonderheit großen Gewinn in Friedenszeiten zieht, daß es von dort nach den Kolonien, zur Nahrung der Neger, beiläufig vielleicht auch als Provision der Kauffahrtheischiffe, weg geht, und daß die Bestimmung dieses dänischen Schiffes nach Bourdeaux, das kein Kriegshafen ist, keiner Zweideutigkeit in Ansehung der Bestimmung

dieſes Fleiſches Raum gebe, das er ganz für Schiffsproviſion erklärt.

Hiermit muß ich die Darſtellung eines frühern ähnlichen Falls a. a. O. verknüpfen, den ich ganz herſetzen will.

Den 6ten May 1779.

"Concordia, Schiffer Johann Joachim Krepplin, ein Schwede, von Aalburg in Dänemark nach Bourdeaux, mit 1270 Fäßern Pökelfleiſch, welche Ladung als däniſches Eigenthum reclamirt worden und NB. den 19ten November 1778 abgeſchifft worden iſt. — Die Ladung condemnirt, weil der Schwede wider den Tractat gehandelt, der Däne einen ſchwediſchen Rock geborgt, um Englands Feinde zu füttern. Geſalzen Fleiſch iſt nur für Garniſonen und Matroſen. Eine geſunde Polizei hätte die Abſchiffung verhindert. England muß fallen, wenn neutrale Staaten ſeine Feinde unterſtützen wollen. Das Schiff reſtituirt, aber ohne Fracht und Vergütung der Koſten."

Hier lieſt man eben dieſe grundloſe harte Interpretation. Aber es bedurfte derſelben in dieſem Fall nicht einmal. Denn der Tractat mit Schweden von 1661 erklärt Proviſionen für Contrebande. Die

Verlader in Aalburg hielten ihr Pökelfleisch für eine unschädliche Waare. Denn der Vorfall mit dem dänischen Schiffe, bei welchem der Richter so unwissend war, was der Tractat mit Dänemark besagte, war wahrscheinlich später vorgefallen. Wenigstens kam er eilf Wochen später im Gerichte vor. Zum Unglück mogte ein Schwede bei ihnen in Ladung liegen, und in diesen verluden sie, unwissend des Inhalts von dem so alten Tractat mit Schweden, ihr Fleisch. Es war also nach dem Buchstaben dieses Tractats verfallen. Mir ist auch bekannt, daß nichts von diesem Verlust zu retten gewesen ist.

Diese beide Vorfälle mögen vielleicht Anlaß gewesen sein, daß es später hin zwischen dem G. Britannischen und Dänischen Hofe zu einer nähern Erklärung über diesen Artikel kam, in welchem die Contrebande näher bestimmt, und namentlich, frisch oder gesalzenes Fleisch, Weizen, Rokken, Mehl und ander Getreide ausgenommen ward. Man muß aber hiebei wohl merken, daß die bewaffnete Neutralität damals im Werke war, und darauf diese Nachgiebigkeit sich vielleicht gründete. Wie sich diese bei jetzigen Zeitläuften bethätige, davon werde ich Gelegenheit haben, unten noch etwas zu sagen.

Aber man sieht auch in dem letztern dieser Urtheile Aeußerungen einer Leidenschaft bei dem britischen Richter, die sich doch billig kein Richter erlauben, viel weniger in seinen Urtheilssprüchen ausdrükken sollte. England, meint er, sei verlohren, wenn 1271 Tonnen dänisch-Pökelfleisch nach Bourdeaux übergehen. Der Zorn trifft mehr auf die Dänen, als auf den Schiffer, der es verführte. Ihn scheint eben der Geist zu beleben, in welchem mehr als 100 Jahre vorher der Concipient der S. 64 f. angeführten Artikels des Tractats mit Schweden es dem scheußlichsten Verbrechen gleich machte und es eben so hart bestraft wissen wollte, wenn einer feindliches Gut ingeheim überführte.

Doch hier ist auch ein Beispiel von einem billigen Spruche S. 109 a. a. O.

Ein Lübekisches Schiff wurde den Lübekern als deren Eigenthum zurükgegeben, aber auch die Ladung aus folgenden Entscheidungsgrunde: Da die Ladung dem Herrn Lienau gehört, der zwar ein Franzos, aber in Hamburg wohnhaft ist — — — nun aber ein gebohrner Hamburger, wenn er in Frankreich wohnte, in einem solchem Falle durch das Völkerrecht seines Eigenthums würde verlustig erklärt, und er pro hac vice als ein

adoptirter Franzos angesehen werden; denn so lautet die königliche Declaration u. s. f. (Also nicht Naturrecht allein, sondern auch ein positives Gesez) so fodert auch auf der andern Seite die Billigkeit, daß ein zu Hamburg wohnender Franzos als ein Hamburger angesehen werde, und den erforderlichen Schuz genieſſe, wenn er der einzige Eigenthümer iſt.

Alles ſehr billig, ja, in Vergleichung mit andern Entſcheidungen eben dieſes Gerichts überbillig! Und doch war dies ein Fall, in welchem es gar keiner Billigkeit, keiner auf Billigkeit leitenden Interpretazion, ſondern bloß der ſtrengſten Gerechtigkeit bedurfte. Denn Herr Lienau, der noch lebende Eigner jener Ladung iſt keinesweges ein Franzoſe. Die leichteſte Erkundigung bei einem in London lebenden Hamburger hätte den Herrn Richter belehren können, daß Lienau der Deutſche Name einer ſchon lange in Hamburg anſäßigen Familie ſei. Warum fragte er nicht darnach? Warum nahm er bloß aus der Endung des Namens an, was in Verbindung mit andern Umſtänden ihn zu einer falſchen und ungerechten Entſcheidung hätte verleiten können?

Es iſt erbaulich und angenehm zu leſen, wie der Richter, wenn er glaubt milde geſprochen zu haben,

sich bemühet, Entscheidungen der französischen Admiralität zu einem Gegenstück der seinigen zu machen. Er hat Recht, wenn er auf solche Entscheidungen zurückweiset, die oben von mir erzählt sind. Aber wie wenige mögen deren in Vergleichung mit den zahllosen harten Britischen sein!

Unter diesen Entscheidungen fallen viele so aus, daß die nicht rein für Contrebande zu erklärende Ladung für Rechnung der Britischen Krone gekauft und bezahlt wird. Wie bedungen, wie bezahlt und wie wegen der Kosten und des Aufenthalts abgehandelt sei, davon weiß ich zu wenig, um darüber etwas angeben zu können. Man verfuhr insonderheit so mit den Holländischen Schiffen, selbst mit einem, das die größten Masten, aber erwiesenes Holländisches Eigenthum nach dem französischen Kriegshafen Rochefort von Riga verführte, weil man Anfangs noch nicht auf einen offenbaren Bruch mit Holland dachte. Aber Störung der neutralen Handlung ist es doch immer, wenn man ein neutrales Schiff hindert, solche Güter an den Ort ihrer Bestimmung zu bringen, welche für Contrebande zu erklären man nicht klare Gründe hat.

§. 6.

Aber weit schlimmer war und ist noch vor dem Britischen Admiralitäts-Gericht das Schicksal solcher Ladungen, unter welchen sich einzelne oder mehrere Güter finden, von welchen das Gericht endlich als ausgemacht annimmt, daß sie feindlichen Unterthanen gehören. Da lautet dann der Spruch in allen neuern Urtheilen seit funfzehn Jahren so, daß das feindliche Gut rein verfallen sei, aber die Kosten der übrigen Ladung zur Last fallen sollen. Sie machen dann eine starke Avarie Grosse aus, von deren hohem Belauf ich die näheren Beweise S. 138 ff. geben werde.

Kann etwas härteres, für den Seehandel überhaupt und insbesondere für die Frachtfahrt drückenderes gedacht werden! Zwar, wenn man eine Spitzbubenbande ergreift, so läßt man auch den mit derselben ergriffenen zufällig unter sie gerathenen ehrlichen Menschen etwas mit leiden. Mit gefangen, mit gehangen; ist ein freilich nur selten befolgtes juristisches Sprichwort; und schuldig oder unschuldig, mag er es sich wenigstens zum Unglück rechnen, daß er in so schlechter Gesellschaft sich mit befunden habe. Aber wenn ein in Fracht sich legendes Schiff Stückgüter von Einladern einnimmt, deren vierzig nur eigenes Gut verladen, und die zehn übrigen feindli-

ches Gut, so gut sie können, mit einschieben; was wissen jene von der gefährlichen Gesellschaft, in welcher ihre Güter versandt werden? Das objectum litis in dem aufgebrachten Schiffe ist doch nur das feindliche Gut. Ist dieses nach den Regeln der Britischen Seepolitik ausfündig gemacht und für verfallen erklärt, so müßten dann doch die Kosten auf dies objectum litis allein fallen. Das aber wird dem Kaper in seinem vollen Bestande und Werth rein zu Theil, und das übrige Gut soll dafür büssen, daß es sich in einer von den Briten für schlecht geachteten Gesellschaft hat betreffen lassen.

Aber wem das nicht billig erscheint, der höre aus S. 250 a. a. O. die Erklärung der Gründe des Richters für dieses Verfahren, wie es so wol gemeint, so ganz auf das Beste der neutralen Seefahrer selbst abgezweckt ist. „Gleichwol muß man sich neutraler „Schiffe annehmen; und damit solche wissen, woran „sie sich zu halten haben, so müssen Fracht und Kosten zu Lasten der sämmtlichen Ladung kommen, so„wol in diesen, als in allen andern Fällen, wenn die „Dokumente mangelhaft sind, und ein Schiffer nicht „schwören kann oder will, daß solches neutrales Ei„genthum sei." (Aber, daß solche Güter mit ins Schiff gekommen, daß die Dokumente mangelhaft

ſind, iſt wo nicht ganz, doch zum Theil des Schiffers Schuld. Was haben dann die unſchuldigen freien Güter darin verſehen?)

„Im letzten Kriege war der Schiffer der allge„meine Reclament für ſich ſelbſt und alle Intereſſen„ten, und in den Fällen, wo weitere Beweiſe für „die Ladung decretirt wurden, pflegte er in die Ko„ſten condemnirt zu werden; und ſo mogte er ſich „dann bei ſeiner Zuhauſekunft wegen der Wiederer„ſtattung an ſeine Befrachter halten." (Das war wenigſtens nicht der Fall mit Hamburgiſchen Schiffen. Es wurden für jedes aufgebrachte Schiff Reclamenten in England bevollmächtigt, und nichts ging auf des Schiffers Rechnung.) „Aber ſowol dieſe, als die Aſ„ſuradöre, fielen insgemein dem Schiffer gar zu hart, „und wann ihre Güter am Ende gar condemnirt wur„den, ſo ſuchten ſie ihn eines Fehlers in ſeinem Be„tragen zu beſchuldigen, beſonders, wenn er eine „ehrliche Ausſage zu ihrem Nachtheil gethan hatte; „ſo daß dem armen neutralen Frachtfahrer, der ſich „an nichts halten konnte, nichts übrig war, als das „Recht, mit ſo verſchiedenen Einwohnern in der hal„ben Welt einen vergeblichen Proceß anzufangen, „um zu ſeiner Fracht und Koſten zu kommen." (Wie dieſes? Hatte nicht der Schiffer an ſeiner Ladung

ein handfestes Pfand? Oder, wenn er dies aus den Händen gab, sprach nicht die Disvasche hintennach sein Recht aus, und galt nicht dies bei dem soliden Kaufmanne ohne weitere Chicane? Zu dem kann ja der in die Kosten condemnirte Schiffer den Britischen Hafen nicht verlassen, bevor alle Kosten bezahlt sind, zu welchem Ende die Interessenten von Schiff und Ladung Vollmacht dorthin geben müssen.) „Besonders pflegten die Französischen Eigenthümer den „Holländischen Frachtfahrern solches nicht wieder zu „bezahlen, welche im vorigen Kriege größtentheils „das Schicksal hatten, daß die Aufbringung der Schiffe „gebilligt, und ihnen die Kosten zuerkannt wurden. „Daher entstand das Klaggeschrei der Holländischen „und aller übrigen neutralen Frachtfahrer über dies „Gericht. Doch gereichten diese Klagen in der That „dem Betragen der Franzosen zur Last, von welchen „sie befrachtet waren." (Es mag sein, daß dieser oder jener Schiffer, selbst Eigner seines kleinen Schiffes, sich nicht recht vorgesehen hat, um zu dem Ersatz der von ihm in England bezahlten Kosten zu gelangen. Aber mit Schiffen, die Einen oder mehrere Rheder und Interessenten der Ladung haben, konnte es nicht so gehen.) „Um also für das Interesse der „ehrlichen neutralen Frachtfahrer zu sorgen, und sie

„gegen die Ausflüchte von Freunden und Feinden „nach Möglichkeit zu schützen, ist es rathsam und „billig, im Fall neutrale Schiffe zurückgegeben werden, „die Fracht und Kosten des Schiffers auf die Ladung „zu schlagen: so daß, wie auch die Sache ablaufen „mag, er eines gewissen Fonds sicher ist. (Womit nun der Unschuldige alles bezahlen muß.) „Wenn die „ganze Ladung oder ein Theil restituirt wird, so bezahlt „der Reclament seinen Antheil, und wenn wegen ein„gegangener Beschwerden auch das ganze frei gegeben „wird, so muß der Kaper dennoch seine eigene Kosten „tragen." (Aber wie selten geschiehr das!) Dieses „ist eine ungemein große Gelindigkeit gegen die Re„clamenten. Denn in den vorigen Kriegen muste „allemal, wenn die Aufbringung des Schiffs für „rechtmäßig erkannt war, der Beweisführende dem „Kaper alle Kosten bezahlen." (Der Leser wird unten den Beweis sehen, daß dies auch in einem Falle geschah, da das Schiff und die ganze Ladung freigesprochen ward.) „So wie die Sache nun eingerichtet „ist, hoffet man, daß es nicht möglich ist, die Ge„sinnung des Gerichts zu verkennen, wenn man sie „nicht vorsätzlich mißdeuten will." (Ich hoffe, daß man in meinen Bemerkungen keine vorsätzliche Misdeutung finden werde. Die unverkennbare Ge-

sinnung des Gerichts werde ich weiter unten darstellen.) „Der Neutrale bekömmt sein Schiff sogleich „frei gesprochen; er geht in guter Laune weg, und „wir können ihn vielleicht bald wieder sehen. Die „Holländer, Ostfriesländer, Schweden, Dänen und „Hanseſtädter, sind die großen Frachtfahrer von Eu„ropa; die ersten haben uns den größten Theil un„srer Transportschiffe nach Amerika verschafft. Die „Masters von dergleichen Schiffen sind größtentheils „simple, ehrliche Leute. Wenn die Wageschale zwi„schen ihnen und einem Engländer gleich ist, so ists „die Pflicht und die Neigung dieses Gerichts, die „Neutralen zu begünstigen, so lange sie nicht treu„los handeln oder etwas verheimlichen. Mögen die „französischen Gerichte verfahren, wie sie wollen: „wir können uns immer auf die Reglemente, welche „die französische Regierung in den beiden letzten „Kriegen und in den gegenwärtigen Feindseligkeiten „publicirt hat, in Ansehung des Unterschieds in dem „Verfahren berufen. Wir wollen uns der rechtschaf„fenen Neutralen annehmen, und sie sollen nie lei„den, wenn dies Gericht es hindern kann." —

Das klingt nun freilich sehr schön und lieblich. Aber ich will die Folgen davon angeben, und durch

Beweise bestättigen, die man aber ohne vorgängige Erläuterung nicht verstehen möchte.

§. 7.

Die Seerechte aller Völker verfügen nach Billigkeit, daß, wenn die Reise eines Schiffes aufgehalten oder deren Anfang durch irgend eine Ursache verzögert wird, welche einerseits nicht von Wind und Wetter herrührt, andrerseits nicht dem Schiffer oder den Eignern des Schiffes zu Lasten kömmt, für den Schiffer und das Schiffsvolk eine durch die Gesetze mehrentheils bestimmte Zehrung berechnet wird, der Lohn aber, welcher sonst dem Eigner des Schiffes zur Last fällt, für diese Zeit für Rechnung aller Theilnehmer an der Ladung fortläuft. Die Aufbringung eines Schiffes in Kriegszeiten gehört zu diesen Fällen. Wenn aber auch in andern Fällen dem Schiffe besonders für die Versäumniß etwas zu Gute kömmt, so wird es in diesem Falle nicht so gerechnet, weil es ein Fall ist, der Schiff und Ladung zugleich betrift.

Diesem gemäß ward in Aufmachung der Avarie Grosse für ein aufgebrachtes Schiff sonst, auch noch während des siebenjährigen Krieges, auf die Ladung, das Schiff und die bis dahin verdiente Fracht dis-

paſchirt, welches freilich hoch genug anlief. Z. B. mögen folgende auch in andrer Rückſicht belehrende Auszüge aus drei Dispaſchen jener Zeit dienen.

1) Ein im Jahr 1757 von Hamburg nach Rochelle gehendes Schiff läuft wegen böſen Wetters in Dover ein, wird reparirt, läuft aus, wird aber von zween Kapern angehalten, nach Dover zurückgeſchleppt, nach 166 Tagen durch ein Urtheil der Admiralität zwar wieder frei gegeben, aber Schiff und Ladung in alle Koſten condemnirt.

Von dieſem Schiffe betrug der Werth der freigegebenen Güter und der Fracht zuſammen genommen — Bco. Mk. 23,505. Die Unkoſten in England 387 L. S. wovon die Gerichtskoſten 254 L. S. die Reiſen des Schiffers nach London 76 L. S. und die Zehrung des Schiffsvolks, zu 10 Pence täglich auf den Mann, und das zu Courant gerechnete Monatsgeld kamen, welche beide ſich aber durch den glücklichen Umſtand ſehr verminderten, daß das Schiffsvolk bis auf 2 Mann bald deſertirt war.

So betrugen denn die geſammten Unkoſten nebſt den in Hamburg entſtandenen Bco. Mk. 6155, folglich $26\frac{3}{16}$ pC.

2) Ein im Jahr 1758 von Bordeaux nach Norwegen mit Wein und Branntewein bestimmtes Schiff ward von einem Britischen Kaper beraubt, und von einem zweiten nach Dover aufgebracht, nach 112 Tagen mit der Ladung freigegeben, aber in alle Kosten condemnirt. Der gesammte Werth betrug Bco. Mk. 20057 mk. 8 ßl. Die Unkosten in England 357 L. S. Davon waren die anmerklichsten Posten: zweier Advokaten Rechnungen, jede von 90 L. S.; an den Kaper für dessen Unkosten in Dover 40 L. S. Kostgeld des Schiffsvolks, ohne dessen Monatsgeld, 84 Thr. Cour. p. Mt., für 112 Tage 28 L. S. Die gesammten Unkosten für dies ganz frei erklärte Schiff betrugen 6155 Bco. Mk. d. i. $26\frac{3}{16}$ pC.

3) Ein 1757 von Cette nach Ostende bestimmtes Schiff ward in Dover eingebracht, ein Theil der Ladung für verfallen erklärt, und es nach 319 Tagen entlassen. Die freigegebenen Güter betrugen mit dem Schiffe und der Fracht 27,359 Bco. Mk. Die Unkosten in England 552 L. S., und darunter das Kostgeld des Schiffsvolkes 133 L. S., ausser 1074 Thr. Courant Monatsgeld, die gesammten Unkosten 10,485 Bco. Mk., folglich $38\frac{1}{3}$ pC.

§. 8.

In diesen und allen Dispaschen dieser Gegenden geht der Schiffer für seine Person immer frei aus. Aber das Schiff und dessen verdiente Fracht trugen das Kost- und Monatsgeld in der Avarie Grosse sammt der Ladung. Nun aber bringt das Britische Gericht seit dem vorigen Kriege der freigegebenen Ladung alles zur Last, und theilt dem Schiffe 1 L. S. auf jede Last für jeden Monat zu. Diese Rechnung rührt daher: wenn ja einmal das Britische Gericht so helle sieht, daß es nicht umhin kann, den Kaper in die Kosten zu verdammen, so ist freilich dies der Ersatz, den es dem aufgebrachten Schiffe zuerkennt. Ob durch Bestimmung eben dieses Gerichts, oder ob durch bloße Befolgung eines für den Schiffer und das Schiff so vortheilhaften Beispiels? das Schiff jetzt eben so viel von seinen Befrachtern bekomme? weiß ich nicht. Genug, diese Rechnung ist in die Stelle von jener getreten, wenn — wie nun immer geschieht — der Britische Richter die freigegebene Ladung mit den Kosten belastet, da denn auch das Schiff nichts davon in der Großen Avarei mit trägt. Welch eine ungeheure Last dadurch auf die unschuldigen freigelassenen Güter falle, wird sich aus folgenden drei Beispielen ergeben.

1) Ein 1778 von Hamburg nach Bourdeaux mit Hanf, Blei, Zinn, Kupfer, Segeltuch und andern Waaren gehendes Schiff ward in Dover eingeschleppt und nach zehn Monaten und acht Tagen erlassen. Nachdem ein Theil der Güter als unfrei herausgenommen war, blieb der Werth der freigelassenen Ladung Bcom℔ 41160. Die Unkosten beliefen sich aber in England auf 2097 L. S, worunter 1959 L. S. dem Schiffe zu Gute kam, weil es 190 Last groß und über 10 Monat festgehalten war. Der Belauf der gesammten Kosten war Bcom℔ 30728, d. i. 74$\frac{2}{3}\frac{1}{2}$ pCt. Sie würden noch höher gestiegen sein, wenn nicht der Kaper — aus welchen Gründen weiß ich nicht — 644 L. S. wieder herausgegeben hätte.

2) Ein Schiff von Hamburg nach Rouen im J. 1778 segelnd, verlor nach Einschleppung in Dover einen Theil seiner Ladung nach britischen Rechtsgründen. Der freie Theil der Ladung blieb Bcom℔ 23410 werth. Die Unkosten in England beliefen sich auf 1038 L. S., wovon dem Schiffe 630 L. S. zu Gute kamen, weil es 70 Last groß und 9 Monat aufgehalten war. Die gesammten Kosten betrugen Bcom℔ 13511, folglich 41$\frac{1}{16}$ pCt. die von der Ladung allein getragen werden mußten.

3) Ein däniſches Schiff im Jahr 1779 von Hamburg nach Cadix ſegelnd, ward in Dover eingeſchleppt, und mußte einige wenige Güter der Confiscation Preis geben, die man für Spaniſches Eigenthum erkannte oder dafür erklärte. Um dieſer Kleinigkeit willen ward es zehn Monate aufgehalten, und die Unkoſten ſtiegen auf 2266 L. S., wovon 1200 L. S. dem 120 Laſt großen Schiffe zu Gute kamen. Es mußte auch zum Behuf der ſcharfen Unterſuchung der Briten gelöſcht und wieder beladen werden, welches 180 L. S. koſtete. So beliefen ſich dann die Koſten insgeſammt auf Bcom℔ 33092. Weil aber die Ladung ſehr reich, nemlich Bcom℔ 232735 werth war, ſo trug das Verhältniß in Prozenten nur $14\frac{7}{32}$ pCt.

Gerne gäbe ich auch den Werth der confiscirten Güter an. Aber weil dieſe als ein reiner Schaden von den Verſicherern ganz bezahlt werden und der Nichtverſicherte den Verluſt ganz allein leidet, folglich ſie nicht in die Avarierechnung kommen, ſo bin ich nicht dazu im Stande. Es würde ſich inſonderheit in dem letzten Beiſpiele zeigen, wie unerheblich deren Werth gegen den großen Koſtenbelauf in den meiſten Fällen ſei.

Doch habe ich ein Beispiel, in welchem sich das was jene drei nicht geben, sehr genau angeben läßt.

§. 9.

4) Ein Hamburgisches Schiff auf Bourdeaux mit Dielen, Kupfer, Blei und andern Waaren beladen, wird den 13ten Junius aufgebracht. Es fanden sich in demselben sechs Fäßer Blech. Auf die übrige Ladung hat gar kein Anspruch Statt. Sie wird also nach strenger britischer Gerechtigkeit sammt dem Schiffe frei gegeben, aber auch die durchs Aufbringen verursachten Kosten der Ladung zur Last gebracht. Aber die britische Gerechtigkeit nimmt sich Zeit. 13, schreibe dreizehn Monate verliefen; das Schiff mußte entladen und wieder geladen werden. Der mir mitgetheilte authentische Auszug der darüber gemachten Dispasche ist dieser, welchen ich diesmal ganz hersetzen will:

Belauf der freigegebenen Güter : : 80635 Beonß

Dem Schiffe, das 80 Last groß war, wurden zu

Gute gerechnet 80 L. S., macht für 13 Monate	: : :	1040 L. S.
Des Schiffers Reise nach London und zurück	:	50 —
Zehrung in London, 87 Tage zu 5 Sh. Sterl.	:	21:15 —
Prozeßkosten	: ,	106:5 Sh. 4 d.
Kosten des Aus- und Einladens zu Falmouth	:	404:8 : 6 :
		1969 L. 8 : 10 :
Unkosten in Hamburg betragen	: :	24198 Bcom⁄ 10 ßl. 2562 — 2 :
		26760 — 12 :

Das ist 33⅓ pCt. für die Ladung.

Nun war der Werth dieser Fäßer Blech nur 450 Mk. Erst bei diesem zweiten Abdruck habe ich authentisch von dem Verlader, Herrn Joachim Zastrow junior, hieselbst erfahren, daß der von mir in der ersten Ausgabe auf 720 Mk. Bco. angeschlagene Werth nur 450 Mk. gewesen, zu welchem sie auch damals versichert worden sind. Doch mehr

als dieses. Ich erfahre erst jetzt, daß sie auf Ordre und für Rechnung von Wilhelm Otto in Hildburgshausen, und zwar mit einem beeidigten obrigkeitlichen Certificat versandt worden seien. Was nun in Engländ für ein Vorwurf gemacht wurde, um sie dennoch zu confisciren, ist selbst dem Verlader nie bekannt geworden, und ihm während des Laufs der ganzen Sache kein Beweiß abgefodert worden, daß sie deutsches Eigenthum sei.

Das ist doch im eigentlichsten Verstande much ado about nothing. Aber ein häßliches Ado, das ganz Unschuldige in großen Schaden versetzt. Der Adler hascht nicht nach Fliegen, sagt ein sehr altes lateinisches Sprichwort. Aber der hellsehende Adler, welche auf dem Gerichtsstuhl der britischen Admiralität sitzt, hascht nach Fliegen, wo nur immer er sie wahrnimmt. Diese mögte er immerhin haschen und verschlucken, wenn nur nicht sein Fraß den ganz Unschuldigen so theuer zu stehen käme. Das aber glaube ich doch mit Grunde, daß, wenn der Dey zu Algier einmal seine Tractaten auf den Fuß des Consolato del Mare schließen sollte, seine Cadis noch heller sehen, die in einem neutralen Schiffe versteckten Fliegen schneller erkennen, und nicht dreizehn Monate bedürfen würden, um auszumachen, daß

nur sechs Fäßer Blech, und nichts mehr, rechtmäßiger Raub für sie sei.

Man mögte indessen fragen: wer soll die Kosten bezahlen, wenn es nicht das freie Schiff und Ladung, oder die Ladung allein ist? Ich habe bereits oben gesagt: das Objectum litis. Das ist die commendirte Waare, keinesweges aber das für frei erklärte Schiff, oder die Ladung. So spricht die Billigkeit, so verfährt man in jedem Rechtshandel, und es wird nicht darauf hinausgesehen, daß die Kosten den Werth des objecti litis oft bei weitem übersteigen, wovon die Beispiele so häufig sind. Diese sind auch in Gr. Britannien gewiß um so viel gewöhnlicher, je kostbarer der Rechtsgang dort ist. Nein, wird der Brite sagen, was auf dem Lande Rechtens ist, kann es für die See nicht sein. Dem Kaper würde alle Ermunterung fehlen, den Handel, welchen wir nun durchaus nicht erlauben wollen, zu stören, und er würde sogar abgeschreckt werden, ein neutrales Schiff aufzubringen. Er weiß nicht vorher, wie groß das objectum litis ausfallen werde. Es fällt oft so klein — in dem letzten Beispiele auf 6 Fäßer Blech — aus, daß er davon nichts abgeben kann. Er aber hat das Schiff nach britischen Gründen mit Recht aufgebracht. Denn es wa-

ren doch sechs Fäßer Blech (vermeintlich) feindliches Gut darin. Er kann also nichts zu den Kosten als Strafe beitragen. Weil aber Kosten entstanden sind, und bezahlt werden müssen, so nehmen wir sie, wo wir sie nehmen können. Nun haben wir das Schiff, wir haben die Ladung. Von dem Schiffe wollen wir nichts, also müssen wir von der Ladung alles nehmen, wenn gleich auf diese gar kein Vorwurf fällt, und wenn gleich der Kaufmann durch den langen Zeitverlust, den wir ihm durch den langsamen Gang unserer Justiz entstehen machen, und durch Verlust der Conjunctur schon ohnehin empfindlich für fremdes Versehen gebüßet hat. Doch dem sei, wie ihm wolle. Fiat justitia nostra, et pereat mundus!

§. 10.

Ich trage hier noch einen Vorfall aus einem aufrichtigen mir mitgetheilten Berichte nach, welcher von dem äußerst langsamen Gange der britischen Gerechtigkeit in Seesachen, den eben dadurch entstehenden Zwischenfällen, welche zuletzt allen Regreß der Reclamenten vereiteln, den Widersprüchen der Gerichte gegen sich selbst, und der Bedenklichkeit einer von dem Unterrichter abgewagten Appellation ein äußerst belehrendes Beispiel giebt.

5) Im Jahr 1781, den 5ten Januar, trat das neutrale Hamburger Schiff, Hendrik und Jacob, Schiffer Joh. Christ. Rabe, mit einer Fruchtladung für neutrale portugiesische Rechnung die Reise von Porto nach Nantes an. Den 14ten Januar ward es von einem britischen Kaper genommen, den 17ten Januar aber diesem von einer französischen Fregatte wieder abgenommen und nach Nantes gesandt, worauf es beim Einsegeln in die Loire strandete und samt der Ladung verloren gieng. Diese französische Fregatte wurde denselben Tag von einer englischen genommen, und kam den 8ten Februar mit drei Mann von dem Hamburger Schiffe in Portsmouth ein.

Der Schiffer reclamirte in England Schiff und Ladung. Der Rheder des Kapers, ein Jude, Namens Dacosta, mußte zwei Bürgen stellen, jeden für 1500 Lsterl. und alle Rheder des Kapers sollten in solidum garantiren.

Nach Ablauf des vierten Jahres, 1785 den 28sten Febr. entschied der Admiralitätsrichter zum Nachtheil des Reclamenten, und zwar rechtfertigte er den Kaper, weil das Schiff nach einem feindlichen Hafen gesegelt sei, und weil er die Wiederwegnahme des Schiffs durch einen französischen Kreuzer eben so

vollgültig, als die Zurückgabe des Schiffs und der Ladung an deren ersten Besitzer erklärte und ansah.

(Also vier Jahre brauchte Sir James Marriet, um diese Gründe einer ungerechten Entscheidung auszufinden. Freilich hat es ein jeder Richter leichter, wenn er aus deutlichen Gesetzen spricht, und den Willen und die Gewissenhaftigkeit hat, Recht sprechen zu wollen. Aber daß keine Gesetze und Gründe bei den Urtheilen der britischen Admiralitäts-Gerichte zum Grunde liegen, habe ich S. 114 erwiesen. Muß man aber nicht über die Unverschämtheit eines Mannes erstaunen, der die Bestimmung nach einem feindlichen Hafen für eine gültige Ursache der Wegnahme des Schiffes macht, und also gerade, wie im Jahr 1689, allen Seehandel auf Frankreich für unerlaubt erklärt; der die Wiederwegnahme des Schiffes für eine Zurückgabe an den Eigenthümer will geltend machen, da das Schiff drei Tage in des Kapers Besitz gewesen, und also nach Französischen und andern Seegesetzen verfallen war. (Valin, Cap. 6. Abschn, 2) Zwar mögte es vielleicht von den Franzosen wieder herausgegeben worden sein, wenn sie die Unrechtmäßigkeit der Wegnehmung durch den britischen Kaper anerkannt hät-

ten. (Valin §. 12. a. a. O.) Aber es war nun durch Zufälle verloren gegangen, die nicht anders als für Folgen der ersten Wegnehmung angesehen werden konnten, und es mußte daher der Ersatz ganz auf den ersten Kaper zurückfallen Wem dies nicht einleuchtet, der erinnere sich, daß es gemeinen Rechtes ist, daß wer etwas ohne Recht und Befugniß thut, für alle Folgen seiner Handlung haften muß, es mögen gleich noch so viele Zufälle sich nachher darin mischen. In Seesachen hat dies vollends Statt, so daß umgekehrt auch der, welcher für alle Zufälle von der See einsteht, die eine Folge der in der Polize bestimmten Reise sein können, frei von allem Ersatze ist, wenn der Schiffer ohne Noth einem andern, obgleich nähern Hafen zusegelt, und auf diesem Wege verunglückt. Denn dies gilt nunmehr für eine Folge solcher Zufälle, die nicht eben so entstanden sein würden, wenn der Schiffer nicht die unbefugte Handlung gethan und die Reise verändert hätte, über welche contrahirt war. Das Verunglücken jenes Schiffs vor der Loire, wenn gleich auf demselben Wege, welchen es genommen haben würde, war, so sehr von Zufällen abgehangen haben mag, eine Folge von der Wegnehmung desselben. Ohne diese würde es zu einer andern Stunde und unter verän-

derten Umständen in die Loire eingesegelt sein. War also die Wegnahme ungerecht, so fielen alle Folgen derselben auf den Kaper.)

Hierauf ward der bekannte große Advocat der Krone, Doctor Wynne consultirt, und sein Urtheil gieng dahin, daß diese Gründe und dies Urtheil unmöglich im geheimen Rath, als dem competenten Obergerichte, Statt haben würden, und rieth zur Appellation.

(Würde Herr Wynne zu diesem so kostbaren Schritt gerathen haben, wenn ihn nicht die eben jetzt von mir angegebenen Gründe geleitet hätten?)

Man appellirte. Den 18ten Mai 1786 entschied das Obergericht dahin, daß die Gegenparthei gezwungen ward, den Protest gegen die Appellation aufzuheben, daß die von dem Kaper wegen der Wegnahme des Schiffs eingebrachte Rechtfertigung für seicht, null und nichtig erkannt wurde, und ihm die Producirung der weggenommenen Schiffspapiere, nebst einer gegründeten Justificazion der Auf- und Anhaltung des Schiffes anbefohlen ward.

Nun waren die Rheder Dacosta und der eine Bürge bankerot. Im fernern Verlauf des Processes foderte man ein eidliches Certificat vom Schiffs-

Zimmermeister über den Werth des Schiffes. Selbiges ward 1786 den 1sten December in richtiger Form von hier übersandt, und der Werth auf 20000 Mark Courant beeidigt.

Ob man gleich dieses nur verlangt hätte, so ward es abgewiesen, weil dabei der Werth fehle, welchen es in den Büchern der Rheder habe, und wie viel das Schiff im Werth seit der Besichtigung verloren habe. Da das Schiff seit der letzten Besichtigung nicht gesehen war, so konnte ein solcher Attest nicht geliefert werden. Lord Cambden gefiel es vom Mai 1786 an nicht eher wieder Gericht zu halten, als 1788 im März, und nun erkannte er im Junius 1788 "dem Kaper eine unbestimmte neue Zeit zur Vertheidigung einzuräumen, warum er 1781 das Schiff genommen habe.

Auf beständiges Anhalten des Reclamenten, requirirte 1788 im October das hohe Appellations-Gericht an den hiesigen Senat, um den Schiffer Rabe eidlich über die ihm von dem Kaper aufgebürdeten Beschuldigungen zu vernehmen. Diese giengen dahin, der Schiffer hätte Papiere über Bord geworfen, er hätte keine Flagge aufgesteckt, es wären heimlich Pulverfäßer geladen, und er hätte selbst

geantwortet, er sei ein Dutchman, welches Holländer heiße.

Der Hamburgische Senat antwortete, daß der Schiffer gerade dermalen auf der Reise nach Porto und Amerika begriffen sei. Gleich nach seiner Zurückkunft legitimirte er sich eidlich über alle diese falschen Beschuldigungen, und der Senat sandte solches an das hohe Gericht.

Im August 1789 ward die Sache wieder im Gerichte vorgenommen, und die Agenten des Kapers erboten sich, alles zu widerlegen, wenn man ihnen bis zum November Zeit ließe. Es wurden eine Menge Zeugen gestellt, abgehört und ein so weitläuftiges Gewäsche kam daraus zusammen, daß solches gedruckt den Richtern vorgelegt werden mußte.

Endlich ward 1790 den 21sten Julius finaliter entschieden: "den Werth des Schiffes und der Ladung zu erstatten, aber keine Kosten." Es präsidirte ein neuer Richter, Lord Ardens, an der Stelle des alten Lords Cambden, der beiläufig die Ursachen angab, warum kein Kostenersatz statt habe. Er sagte nemlich: "Die Natur der Sache erfodere eine Milderung des Richterspruches, da der Kaper nicht aus Bosheit gesündigt,

sondern durch den Ausdruck des Schiffers Rabe, er sei ein Dutchman, nur einen Irrthum begangen habe," (Aber einen Irrthum, der sich sogleich aufklären mußte, als der Kaper den Hamburgischen Schiffer mit seinem deutschredenden Schiffsvolk am Bord und die Schiffspapiere in Händen hatte. Denn man erinnere sich, daß er drei Tage lang im Besitz des Schiffes blieb.) "daß er im Niedergericht schon einen Spruch für sich erlangt, folglich einmal gewonnen, und nur halb die Zeche bezahlen könnte. Und endlich, daß der totale Verlust des Schiffes unmittelbar von der Hand Gottes herrührte, und, wenn solcher nicht erfolgt wäre, die Reclamenten ihr Eigenthum in Frankreich hätten wieder finden können."

(Man bemerke, daß der Oberrichter eben so wenig, als der Unterrichter, rein aus den Gesetzen spricht, sondern räsonnirt und discurirt, und den klärsten Unsinn als Entscheidungsgründe vorträgt. Wo in der Welt, wenigstens bei polizirten Völkern, wird ein Oberrichter den Urtheilsspruch des Unterrichters, welchen zu reformiren er angerufen ist, als einen Entscheidungsgrund anführen dürfen, um die von diesem erlittene Ungerechtigkeit zu halbiren? Was läßt sich aber zu der Einmischung der unmittelbar

wirkenden Hand Gottes sagen? Mit einer solchen kann man ein jedes Verbrechen schuldloß machen, und alles vereiteln, was positive Gesetze über die in Criminal- und Civil-Vorfälle sich einmischenden Zufälle und deren Folgen statuiren.)

Im November 1790 bietet man Hamburgischer Seits einen Vergleich über den verlangten Werth von ohngefähr 12 bis 1300 L. S. an. Im März 1791 war noch kein Bot darauf erfolgt, bis man endlich im April 400 L. S. bot. Es ward auf gute Mannschaft angetragen, welche den Schadensersatz

fürs Schiff auf	:	900 L. S.
und für die Ladung auf		154 L. S. 29 Sh.
in allem also auf	:	1054 L. S. 29 Sh.

bestimmte, welches 1792 den 2ten März gerichtlich bestätigt wurde. Weil aber nun keine Gerichtssitzung mehr gehalten ward, so war auch keine Bezahlung zu bekommen. Im October 1793 hieß es: "Da das Urtheil nicht sagt, wer erstatten solle, so kann nur zuerst der Capitän des Kapers, weil er die meiste Schuld hatte, gefodert werden, nachher die Rheder (aus welchen man nun nach zwölf Jahren noch einen Zahlungsfähigen will entdeckt haben) und dann erst

die Bürgen, wenn sie noch in statu quo sind. Gegen diese kann man nichts anders anfangen, als bei Nichtzahlung sie in Verhaft nehmen. Wenn die Lords einmal wieder Gericht halten, will man suchen in dieser dreizehnjährigen Sache eine Monizion gegen die Rheder und Bürgen zu erhalten.

Die Kosten dieses Prozesses betragen bis 1793 8000 Mark Bco. Sie würden viel größer sein, wenn nicht das Schiff verlohren gegangen wäre; weswegen kein Liegegeld, auch keine Kost und Lohn des Schiffsvolks mit in Anschlag kommen. Dennoch aber steigen sie insgesammt — das verlohrne Schiff mitgerechnet — an 100 pCt., und werden, wenn von den Rhedern und Bürgen nichts zu erlangen ist, auf 200 P. C. anlaufen. Indessen ist der durch Erbschaft in die Stelle des ersten getretene Eigner des Schiffes, da er sich mit seinem Vermögen aus der Handlung gezogen hat, der Sache müde geworden, und hat den Versicherern alle seine Rechte gegen Auszahlung der bisher von ihm aufgewandten Kosten abgetreten.

§. 11.

Ich habe hier ein auffallendes Beispiel von dem Gange solcher Sachen in dem britischen Obergerichte

gegeben, zu einer wichtigen Belehrung, wie wenig für die Appellanten, auch bei dem klärsten Rechte, zu erwarten, sondern wie vielmehr ein Aufschwellen der Kosten ins ungeheure und ein unbestimmbarer — in diesem Falle 13jähriger — Zeitverlust zu befürchten ist. Jetzt da ich mich bei der zweiten Ausgabe aufs neue erkundige, weiß man mir nichts zu sagen, als daß die Sache noch nicht beendigt sei, und wahrscheinlich verbluten werde. Eben deswegen wird so selten appellirt, und Marriets Wort bleibt daher gewöhnlich das erste und das letzte. Wie natürlich das alles zugehe, wird man aus folgendem einsehen:

Das Obergericht ist kein anderes, als des Königs Geheimer Rath, (Privy Council) welches von dem königl. Ministerium zu unterscheiden ist, aus den Ministern des Königs bestehend. Marriet ist Beisitzer in demselben, in Appellationsfällen über Seesachen. Ob er nur als Consulent, als Referent oder als Stimmführender beisitze, weiß ich nicht. Das aber hat man mir erzählt, daß er während der Verhandlung oft sehr laut wird, wenn er merkt, daß seinem Urtheilsspruch eine Reform drohet, mit Lebhaftigkeit erklärt, daß die Autorität seiner Urtheile nicht geschwächt werden müsse. Man sieht

die deutlichen Folgen seines Einflusses in der erzählten Sache, da der Oberrichter auf das erste Urtheil so gefällig zurücksah, und weil dessen Ungerechtigkeit so auffallend war, den Apologeten des Kapers machte, auch die Hand Gottes mit einmischte, um nur endlich halb durchschneiden zu können.

Die ungeheuren Zögerungen erklären sich 1) aus der Seltenheit der für Fälle dieser Art bestimmten Sitzungen. Schon Marriet, der einzelne Mann, läßt sich viele Zeit, und achtet des großen Verlustes der armen Neutralen nicht, wenn sie ihres Eigenthums so lange ungewiß bleiben. Aber es gehört mehr dazu, ehe der Lord Oberrichter die great men die mit ihm sitzen, einer solchen Sache wegen versammeln kann. 2) Ein jedes Schiff hat in dem Untergericht seine Numer, unter welcher dessen Sache vorkömmt. Hat dann Marriet abgesprochen, so wird in dem Obergerichte ihm nach der Appellation die letzte Numer unter allen Sachen gegeben, und alle vorgehende müssen abgethan sein.

Marriet hat in mehreren Fällen erklärt, daß er für dasmal auf politische Entscheidungsgründe hinaussehe. Und warum sollte der Ehrenmann das nicht thun? Denn eigentliche Gesetze hat er nicht, die er zum Grunde seiner Entscheidung neh-

men könnte. Er wird gewiß selten Schwierigkeit finden, solche politische Gründe in einer Versammlung der great men geltend zu machen, um einen seiner, zum Nachtheil der minder mächtigen Neutralen, von ihm selbst gethanen Machtsprüche bey Ehren zu erhalten.

Der jetzige Krieg wird der Beispiele von Britischer Gerechtigkeit um so viel mehr entstehen machen, weil sie von demselben Anlaß nimmt, die Gegenstände ihrer rechtschaffenen Behandlung gegen Freunde und Neutrale so zu vermehren, daß keines ihrer sogenannten Privilegien, keine in vorigen Zeiten geltende Ausnahme mehr Statt hat. Weil jedoch Marriet sich Zeit läßt, so kann ich nur Ein Beispiel nach völlig aufgemachter Dispasche darstellen. Ich setze indeß folgende hieher:

§. 12.

6) Am 27sten November 1792 (also noch vor Ausbruch des Krieges) gieng von Hamburg das Schiff Latona mit einer Ladung von Stückgütern und Korn nach Bourdeaux in See, mußte aber wegen erlittener Beschädigung in Plymouth einlaufen, löschen und repariren. Nach schon ausgebrochenem Kriege war es zwar wieder geladen und segelfertig,

als die Admiralität es wieder anhalten, und den einhabenden Hanf herausnehmen ließ, welcher so verkauft wurde, daß diesmal der Eigner zufrieden sein konnte. Nun war er bereit abzusegeln, als das Schiff wegen des Korns wiederum angehalten ward. Man sprach von dessen Confiscirung, doch nicht, weil es Korn war, sondern weil man wissen wollte, es sei Französisches Eigenthum. Triftige Vorstellungen dagegen fanden einen so guten Platz, daß das Korn zwar nicht confiscirt, aber à tout prix verkauft, jedoch dem Schiffe weder Fracht noch sonst einiger Ersatz zugestanden ward. Der Verlust am Preise des Korns, der Fracht, dem Aufenthalt ꝛc., welchen allen die Versicherer zu erstatten haben, beträgt nach der Dispasche 45 P. C. Es galt für nichts, daß das Schiff ausgegangen ist, als noch von dem Kriege und keinem Aushungerungssystem die Rede war.

Diesem ließen sich viele Beispiele entgegen stellen, daß die Franzosen neutrale nach Spanien mit Weizen bestimmte Schiffe zwar auffingen, aber die volle Fracht vergüteten, und das Korn so bezahlten, wie es in Spanien bezahlt worden sein würde: Aber ich darf dies hier noch nicht thun.

7) Ein Holländiſches Schiff, de blyde Boodſchap, lief um gleiche Zeit und unter gleichen Umſtänden in Dover ein. Dies Schiff lag noch 1794 da, weil die Admiralität des guten Willens war, die Ladung Korn als Franzöſiſches Eigenthum zu condemniren, ungeachtet ſie vor Ausbruch des Krieges abgeſandt worden. Nach ſechszehn Monaten hörte ich von demſelben, daß auch nur ein gewiß verluſtvoller Verkauf für Rechnung der Verſicherer erlaubt worden wäre.

8) Ein Däniſches Schiff, Ellen Dorothea, war ebenfalls vor dem Kriege im November 1792 für Franzöſiſche Rechnung beladen, nach Cette von der Elbe ausgelaufen. Die Stürme nöthigten es in Norwegen einzulaufen und zu überwintern. Nun hätte der Schiffer wohlgethan, Schottland zu umſegeln. Allein er nahm getroſt den Weg durch die Nordſee, ward nach London aufgebracht und ohne Gnade condemnirt.

Man ſieht aus dieſen Beiſpielen, daß bei den Britiſchen Gerichten Vorfälle von Sturm und Ungewitter nichts gelten, wenn gleich ein Schiff in Abſicht auf die Zeit der Kriegserklärung ſchuldlos iſt. Ja, daß ſie nicht einmal ein Schiff decken, wenn es durch

solche Vorfälle genöthigt, noch in Friedenszeiten Schuz und Hülfe in ihren Häfen gesucht hat.

§. 13.

Doch hier ist ein Beispiel, was ein Privatmann auch mitten im Frieden sich erlaubte. Im J. 1786 strandete ein Hamburgisches Schiff von Bourdeaux kommend (Fortuna, Schiffer Albers) bei Dungarvan unweit Dublin. Der Graf, Parlementsglied und Gerichtsherr, Robert Uniake, nahm den Schiffer sehr höflich auf, bewirthete ihn fürstlich, und ließ das Schiff und das geborgene Gut öffentlich verkaufen, welches nach der aufgemachten Verkaufrechnung genau 1536 L. S. 8 Sh. 6 Pence betrug. Vier Jahre durch sind von den Eignern und Versicherern darüber Briefe gewechselt, aber kein Mann in Irland aufzufinden gewesen, der es übernehmen möchte, diese Summe aus den Händen dieses schwer reichen Menschen zu erlangen. Man ist also des Dinges müde geworden, und der Raub diesem schlechten Manne rein verblieben.

§. 14.

Die eigenmächtige Entscheidung des Sir Marriet, welche seitdem sich alle Neutralen haben müssen gefallen lassen, daß das Schiff alles vergütet bekommt, und nichts zur Avarie Grosse beiträgt, ist

1) an sich höchst ungerecht und bodenlos. Wenn ein Schiffer in Kriegszeiten Stückgüter nimmt, so kommen ihm alle dieselbe treffende Papiere zu Händen. Er, oder vor ihm sein Makler, der in Vollmacht der Rheder und des Schiffers handelt, können allein wissen, ob unter diesen Papieren einige in der Form oder Bündigkeit fehlerhaft sind, und solten kein Stück Gut annehmen, welches die übrige Ladung in Gefahr der Aufbringung setzen könnte. Die übrigen Einlader können davon nichts wissen, und sorgen in dem ihnen vorgeschriebenen Wege für hinlänglich sichere Certificate. Ist also von Schuld oder Unschuld bei solchen Vorfällen die Rede; so ist ja klar, daß sie unmittelbar ganz auf den Schiffer und auf den Makler, und mittelbar auf die Rheder fällt. Wenn Marriet sich hätte einfallen lassen, dem Schiffe alles zur Last zu bringen, und die Ladung von allem Beitrage zu der aus seinen Entscheidungen entstehenden Avarie Grosse freizusprechen, so wäre, so hart dieses auch sein würde, doch noch ein Schein von Gerechtigkeit darinn. Aber der wahrscheinlich Schuldige wird ganz übersehen, und die notorisch unschuldigen Eigner der übrigen Ladung müssen allein büssen. Und das besteht nun schon seit 20 Jahren, nachdem Marriet gesagt hat: so soll

es künftig sein. Diese Verweisung der ganzen Avarie Grosse auf die Ladung ist der Handlung viel nachtheiliger, als wenn Schiff und Ladung damit belastet werden. Denn die Waaren sind es doch eigentlich, mit welchen gehandelt wird, nicht das Schiff mit seinem Zubehör. Auf jenen fällt nun der Verlust ganz. In dem erzählten Vorfall büßten Waaren 80000 Mark an Werth mit $33\frac{1}{3}$ pCt. für die 6 Fässer Blech, an welchen man die Händel suchte. Das Schiff verlohr nicht nur nichts, sondern bekam alle Kosten für 13 Monate bezahlt, ohne in dieser Zeit einige Gefahr gelaufen zu haben. Man kann doch dies für einen Bewegungsgrund mehr ansehen, der den Kaufmann veranlassen kann, seine Handlung in Kriegszeiten einzuschränken, wenn gleich er sich auf seinen Versicherer verläßt. Der Verzug, mit dem die Schiffer und Rheder zufrieden sein können, stört seine Speculation, und der Geldverlust so vieler Procente seine Rechnung, zumal wenn er nicht versichert hat. Sehr natürlich werden auch Schiffer und Makler in der Beurtheilung der Schiffspapiere leichtsinniger, weil für sie kein Schade daraus entstehen kann, und sie die britische Meertemis und deren Oberpriester Marriet nicht zu fürchten haben.

§. 15.

In ſolche ſchreiende Ungerechtigkeiten leitet alſo die Verſagung des Rechts der neutralen Flagge hinein; Ungerechtigkeiten von den Obern der Staaten herrührend oder wenigſtens begünſtigt, und bloß auf Privatleute zurückfallend, die nichts, gar nichts an ihnen verſehen haben. Gebe doch Gott einmal dem wohlwollenden gerechten Könige der Briten menſchenfreundliche Rathgeber, die Ihn erkennen machen, welch ein wichtiger Grund bloß darin für einen ſo edeldenkenden Monarchen liege, und wie ſehr die wahre Ehre ſeiner Krone darauf beruhe, dieſen kaltblütig begangenen Ungerechtigkeiten ein Ende zu machen!

§. 16.

Ich mag den Argwohn nicht rein ausſprechen, daß auch dieſer Grund mit auf die Verfahrungsart der Briten wirke, daß dadurch den Gerichten, den Einwohnern der Häfen, und wer ſonſt an dem Gewinn Theil nimmt, die Kaperei auf Koſten der Neutralen einträglich gemacht wird. Die ſechs armſeligen Fäſſer Blech in jenem Schiffe brachten dem Kaper höchſtens 410 Mk. aber dem Volke Beo. Mk. 24198 ein. Denn auch von denen 1040 L. S., die dem

Schiffe zugetheilt wurden, blieb der größte Theil in England in den 13 Monaten seines Aufenthalts. Ist dieses, so habe ich Grund zu folgender Vergleichung: England kömmt mir vor, wie ein großes Wirthshaus an einem Passe, durch den eine große Handelsstraße geht. Man raubet, man mordet nicht in demselben. Aber man nöthiget die Vorbeireisenden mit der Pistole auf der Brust in dasselbe einzukehren, und entläßt sie nicht eher, als nachdem sie lange und reichlich gezehrt haben, da sie dann Pfand und sichere Wechsel hinterlassen müssen. Jedermann ist überzeugt, daß dies bloß das Werk der Bedienten und Knechte des Wirths sei, von dem man schon lange mit Grunde erwartet, daß er dies Unwesen durchschauen und ihm ein Ende machen werde.

Nun wird man verstehen, ob der Britische Herr Richter Recht habe, in den von mir ausgeschriebenen Worten seinen Entscheidungen einen so vortheilhaften Anstrich zu geben. Die Schiffer und Schiffsrehder befinden sich freilich gut dabei, und mögen es in manchem Fall für ein Glück halten, in England eingeschleppt zu werden. Aber der Verlust des Kaufmanns ist seitdem viel größer geworden, als er in vorigen Kriegen war, wie auch die Vergleichung der drei ersten mit den vier letzten Beispielen es beweiset.

Es ist auch leicht einzusehen, daß das Gericht sehr gutes Spiel mit diesen simpeln ehrlichen Schiffern habe. Diese bindet nun gar kein Interesse mehr an die Ladung, und sie müßten nicht bloß simpel und ehrlich, sondern Männer von felsenfester Rechtschaffenheit sein, um in ihren Aussagen das alles beizubringen, was sie mit Grunde der Wahrheit für ihre Ladung sagen könnten, auch um die Sache so zu betreiben, wie es in ihrem Vermögen stehen möchte. Je länger sie aufgehalten werden, desto mehr Geld wird dem Schiffe zu Theil. Sie können dazu lächeln, wenn der Herr Richter die öffentlichen Akten nicht zur Hand hat, die den Entscheidungsgrund für ihn enthalten, wie wir oben S. 155 ein Beispiel gesehen haben. Desto öfter können sie zwischen London und Dover hin und her reisen, und auch dies ausser dem dem Schiffe zukommenden Gelde berechnen.

Ich hoffe, daß Deutsche Leser mir diese aufrichtige Darstellung der Sache verdanken werden. Sie werden es vermuthlich nicht mehr mit solcher Gleichgültigkeit, wie bisher, in den Zeitungen lesen, daß nun dieses, nun jenes von Deutschen Häfen ausgegangenes Schiff von den Kriegführenden aufgebracht sei, und dabei bedenken, daß es Deutsches, sehr viel Deutsches Geld sei, was bei solchen Vorfällen in

England hängen bleibt, wie schwer es der Deutsche Kaufmann habe, der unter diesen Umständen die deutsche Handlung übers Meer fortsetzen will, und wie großer Schade eben auf diejenigen Nationen falle, welche gerade das alles thun, was sie glauben thun zu müssen, nachdem sie, nach des Herrn Richters Ausdruck, der Nation auf den Puls gefühlt haben.

§. 17.

Man möchte glauben, ein jeder Kaper werde seine Vorschriften haben, um zu wissen, was ihm in Ansehung neutraler Schiffe erlaubt sei, oder nicht. Aber auch aus solchen Vorschriften ist nicht viel Licht zu holen. Der Sammler der angeführten Laws and Ordinances of the Admiralty, gesteht dies selbst S. IX. seiner Zueignungsschrift, und verspricht in der sechsten Section, die Seeleute auf Kaperschiffen zu belehren, „von ihrer Pflicht gegen ihre Rhe„der und die Nation, und dem Verhalten, welches „sie, beides gegen Freunde und Feinde im Kriege „zu beobachten haben." Diesen Abschnitt las ich mit großer Erwartung, und fand nichts davon, wol aber S. 223 folgende Maxime: „Wenn ein Theil „einer von einem Kaper genommenen Ladung in „verbotenen Gütern besteht, und der übrige Theil

„in nicht verbotenen, aber doch ſolchen, die in Folge „der Nothwendigkeit des Krieges für ſolche angeſe„hen werden können, (ſuch as according to the neces„sity of the war shall be so deemed) ſo kann dieſes „eine Verdammung des Schiffes ſowol, als der La„dung zur Folge haben. Wenn ein Theil der La„dung in verbotenen Gütern beſteht, und der an„dere bloß zum Vergnügen dient (is merely for pleaſure), „ſo ſoll nur erſterer als gute Priſe erklärt, und der „Reſt der Ladung mit dem Schiffe frei gegeben „werden.“

Wenn nicht ganz ſonderbare Revolutionen entſtehen, welche die britiſche Handlungspolitik verändern und ſie zu mehrerer Billigkeit gegen andere unabhängige Staaten nöthigen, wenn inſonderheit nicht veränderte Zeitumſtände eine bewaffnete Neutralität wieder werden entſtehen machen, ſo wird die Nachkommenſchaft es noch mehr als jetzt erfahren, daß die Briten aus den Gegenſtänden des Handels bei ihren Kriegen wenige übrig laſſen werden, die ſie nicht in Folge der Nothwendigkeit des Krieges als verbotene Güter anſehen, nachdem ihnen der gegenwärtige Krieg eine ſo erwünſchte ſcheinbare Berechtigung dazu gegeben hat; auch iſt dies in dem

18ten Artikel des Tractats mit Nordamerika (man sehe oben S. 83) schon sehr deutlich eingeleitet.

Nun denke man sich den rohen raubbegierigen Seemann, der mit dieser Maxime an neutrale Schiffe kömmt; wird er nicht bei jedem derselben die Hoffnung fassen, es ganz oder zum Theil zu einer guten Beute zu machen, und zu der Auslegungskunst seines Richters das gegründete Zutrauen haben, daß er, durch Nothwendigkeit des Krieges geleitet, für verbotene Güter alles erklären werde, was nicht bloß allein zum Vergnügen dient? Doch geht es freilich nicht allerdings so arg damit.

Noch möchte man denken, dieser Sammler von Gesetzen habe in diesem Abschnitt die Kaper mit einzelnen gesetzmäßigen Verordnungen in Ansehung der Kaperei bekannt gemacht, oder habe ihnen einen Auszug aus denen Tractaten gegeben, welche die Nazion wenigstens gegen einzelne Völker binden, daß sie sich nicht alles erlauben darf. Denn wenigstens erkennt sich noch dieselbe durch den Tractat von 1642 mit Portugall gebunden. Aber von dem allen findet man kein Wort.

Doch was kann man von einem Schriftsteller erwarten, der den Anfang seines Buchs mit einem neuen, und, wie er glaubt, bündigern, als Selden's,

Beweise von der Herrschaft der Briten über das Meer macht, bei dessen Beleuchtung ich hier nicht verweilen mag. Indessen weiß ich nicht, ob die spätere Ausgabe dieses Buches, zu welcher ich nicht habe gelangen können, etwas mehr oder etwas besseres in diesem Artikel über die Kaperei enthalte. Wäre gleich dies, so hatten doch meine Leser gesehen, wie 1745 ein Mann schrieb, der seiner Nazion das ihr fehlende Licht zuerst geben wollte.

In dem letzten Seekriege vor dem jetzigen erschienen sieben Instructionen und Zusätze zu denselben für die britischen Kaper, welche man in dem zweiten Bande der Henningschen Schrift lesen kann. Die Hauptstücke, die man S. 27 bis 62 nachlesen kann, erschienen nach einander, so wie Gr. Britannien einen neuen Feind bekam, und sind fast ganz gleichlautend. Denn daß zuerst Nordamerika, dann Frankreich und zuletzt Spanien in diesen Seekrieg eintraten, brachte nichts Neues in die Sache. Man mögte erwarten, daß in diesen Verordnungen den Kriegsschiffen und Kapern Weisungen gegeben wären, wie sie sich in Ansehung der neutralen Schiffahrt zu verhalten haben, daß ihnen insonderheit angegeben wäre, was wirklich Contrebande sei oder nicht, was absonderlich in Ansehung derer Nationen zu

beachten sei, mit welchen England Handlungs-Tractaten geschlossen hat, und daß in Ansehung derer, die noch keine Tractaten haben, verfügt werde, ob und wie weit sie das Recht der neutralen Flagge genießen sollen. Aber von allem diesen ist kein Wort gesagt, vor der vom 21sten December 1780, welche eine Folge der bewaffneten Neutralität war; sondern der Kaper wird bloß belehret, wie er ein jedes mit oder ohne Grund genommenes Schiff in einen sichern brittischen Hafen zu bringen, die ersten von der Besatzung des aufgebrachten Schiffs zum Verhör nach London zu bringen habe, insonderheit aber, daß er auf keine Ranzion für ein genommenes Schiff sich einzulassen habe. Denn freilich mögten die Richter und Advocaten zu viel dabei verlieren. Es scheint nicht undeutlich durch, daß man in diesen Reglementen es nicht rein vom Munde geben wolle, wie man in Ansehung des Rechts der neutralen Flagge, selbst in Beziehung auf ältere oder neuere Tractaten, gesinnt sei. Mittlerweile schleppen die Kaper ein, wann ihnen nur irgend ein Vorwand dazu erscheint, und erfahren oft mit ihrem Schaden, daß das, was gegen eine Nation gilt, gegen eine andere nicht gelte, und daß, aus ihnen nicht bekannten Gründen der Convenienz, Einer alles dem Tractat gemäß

gehalten wird, wenn man der andern alles, was die Tractaten im Munde führen, abspricht. So ward (S. 178 a. a. O.) ein Kaper zum Ersatz aller Kosten genöthigt — doch wie es heißt, durch Uebereinkunft, — welcher ein portugiesisches Schiff aufgebracht hatte, von dessen Ladung es jedoch erwiesen war, daß sie ganz französisches Eigenthum wäre. Man sieht aus diesem Beispiel, daß die britischen Richter sich auch der ältesten Tractaten zu erinnern wissen, wenn sie wollen.

§. 18.

Aber vollends schlimm sind diejenigen Staaten mit den Briten daran, welche gar keinen das Völker-Seerecht betreffenden Tractat für sich anführen können. Sie können ihrer Seits auch nicht vom Munde geben, daß sie das Recht, welches ihnen jede andere Nazion öffentlich oder im Stillen einräumt, gegen die Briten ganz aufgeben, gegen die Nation, welche doch immer in ihren Manifesten vom Völkerrecht, von allgemeinen Seegebräuchen, und dergleichen mehr redet. So gab Hamburg im Jahr 1778 als eine Weisung für seine Kaufleute und Seefahrer ein musterhaftes Reglement, in welchem es heißt: "um so mehr, da der allgemeine Wunsch

und die Hoffnung dahin geht, es werde noch, vermöge der edelsten Gesinnung der Kriegsmächte und der ausgebreiteten Handlungsliebe, der in dem Völkerrechte fest begründete Satz, daß frei Schiff frei Gut mache, gegen Handelsplätze, die in Ansehung der Contrebande und sonst eine genaue Impartialität beobachten, überall zur Richtschnur genommen werden." (Hennings. S. 369.)

Da weiß man dann zwar zum voraus, daß man bald von den Briten ein anderes erfahren werde. Auf den ersten Vorfall dieser Art fragt man bei denselben an, wie sie es eigentlich wollen gehalten wissen, und welche Pässe und Atteste sie für Schiffe und Güter verlangen. Aber auch das mit Bestimmtheit zu erfahren, hält schwer und dauert lange; und mittlerweile wird ein Schiff nach dem andern eingeschleppt, und den Reclamazionen werden solche Einwendungen entgegen gesetzt, auf die man gar nicht hinaussehen konnte, weil das ganze Verfahren keine bestimmte Norm hat. Ich weiß es, daß in den ersten Reclamazions-Vorfällen der erste und zweite Attest als unzulänglich zurückgeschickt worden ist, und man erst bei dem dritten erfahren hat, wie das hohe Admiralitäts-Tribunal in London es

gehalten wissen wolle, aber doch immer noch ohne eine allgemein geltende Bestimmung.

§. 19.

Aber selbst Nazionen, welche ihre Tractaten haben, dürfen sich von nichts sicher halten. In dem oben S. 125 angeführten Räsonnement des Richters wodurch er den Dänen das Recht der neutralen Flagge abzusprechen vermeinte, ließt man folgende merkwürdige Worte: (S. 168 a. a. O.) "Es findet nur ein Weg Statt, alle Privilegien und Contracte, öffentliche oder private, zu erklären. Die alte und ununterbrochene Gewohnheit, von mehr als hundert Jahren her" (Hat hier nicht Statt! Denn England selbst unterbrach das Entstehen einer See-Usanz, welche die Folge seiner bis dahin eingegangenen Tractaten hätte werden können, im Jahr 1689 durch nie erhörte Zumuthungen, die nicht nur den Tractaten, sondern dem allgemein anerkannten Völkerrecht gerade entgegen liefen; wovon weiter unten.) "ist der beste Ausleger der Meinungen der contrahirenden Partheien; und Ertheilungen eines speciellen Privilegii, das von dem allgemeinen Bürger- oder Völkerrecht abweicht, sind stricti juris. In der Geschichte der Tractaten findet sichs nicht,"

(was ist Geschichte der Tractaten? Oder wozu bedarf es einer solchen? Der Tractat spricht aus, was Ein Theil dem andern einräumt oder nicht. Die Geschichte, wie der Tractat entstanden, die Geschichte aller Vorfälle, die darauf gefolgt sind, ändert nichts in dessen Buchstaben) "daß dieß Privilegium den Dänen gestattet sei," (Aber der Tractat von 1670 sagt es ihnen auf den Fall zu, der mit dem Jahr 1674 durch den mit den V. Niederländern geschlossenen Tractat völlig eintrat) "noch daß sie es ausgeübt hätten." (Im Jahr 1689 störte England sie, wie alle andere neutrale Nazionen, nicht bloß in der Ausübung dieses Rechtes, sondern verbot ihnen alle Handlung mit seinen Feinden.) "Eine unwandelbare Reihe von Rechtssprüchen in allen vorigen Kriegen" (Die Unwandelbarkeit in den Rechtssprüchen der britischen Admiralität bestätigt sich sehr schlecht demjenigen, der sie näher beleuchtet und mit einander vergleicht. Gehören denn auch die nach dem Jahre 1689 gefällten Rechtssprüche mit in diese unwandelbare Reihe?) "und die Entscheidungen des Königs und des Conseils" (gegen deren so manche, wenn gleich ohne Erfolg, Vorstellungen geschehen und protestirt worden ist) "zeigen das Gegentheil, und die Meinung beider Nazionen." (Nur die

einseitige Meinung der Briten, nimmermehr der Dänen.) "Bei dem ersten Ausbruche der Feindseligkeiten, wie die gegenwärtigen sind, war es für dänische Unterthanen natürlich genug, den Pulsschlag dieses Landes zu fühlen." (Ich werde zu diesen Worten noch ausdrücklich wiederkehren.) "Es giebt aber auch eine vorläufige Antwort" (sitzt denn ein Richter da, um vorläufige Antworten zu geben?) "betreffend den vierzigsten Artikel des Tractats von Copenhagen, so stark derselbe auch in seinen Ausdrükken beim ersten Anblick scheinen mag," (nicht scheinen, sondern wirklich für einen jeden sein muß, der Tractaten aus ihrem Buchstaben, nicht nach britischen Interpretazionen beurtheilt.) "Alle bessere Artikel, Contracte, Freiheiten oder Privilegien, deren darin erwähnt wird, beziehen sich bloß auf solche, welche irgend einer andern Nazion zugestanden sind, oder zugestanden werden sollen, in Beziehung auf Tarifs und Zölle, auf ein- und auszuführende Güter" (Nicht wahr! In dem 40sten Artikel steht kein Wort davon. Es ist bloße gewaltsame Interpretazion.) "Stünde dieser Artikel allein, so möchte er wohl einen kräftigern Grund für das frei Schiff, frei Gut abgeben. Aber alle Artikel in einem

Tractate müssen, beides dem Buchstaben und dem Sinne nach, als ein einziger Contract angesehen werden." (Eine neue Regel in der Hermeneutik der Tractaten, durch welche man aus deren jedem eine wächserne Nase machen kann! Was der Buchstabe nicht giebt, wird der Sinn, und was der Sinn, nicht giebt, der Buchstabe geben.) "Der Sinn des Tractats, welcher allen Beistand des Feindes verbietet," (zum Unglück heißt der Tractat auch ein Allianz-Tractat) lautet, wie ein solcher lauten muß, in den vier ersten Artikeln, doch ohne diesen Ausdruck zu behaupten. Aber nur britische Hermeneutik macht die Ueberführung auch von solchen feindlichen Gütern, als in dem vorliegenden Falle Seife, Oel, Lakrizen ꝛc. waren, zum Beistande des Feindes) "würde durch das reclamirte Privilegium völlig vernichtet, und der Buchstabe des 40. Artikels völlig dadurch umgestoßen werden." (Nicht Ein Buchstabe dieses Artikels sagt etwas davon.

Ich finde es der Mühe werth, diesen aus des Dumont Corps diplomatique Tom. VII. Part. I. p. 132 sq. ganz abzudrucken. Denn bei dem Dumont allein habe ich denselben vollständig gefunden.

Il a été aussi accordé, que, si les Hollandois ou quelque autre Nation que ce soit (à l'exception de la

Nation Suedoise seulement) ont deja obtenu ou obtiennent cy-aprés du Roi de Dannemarc quelques Articles, Conventions, Exemptions, ou Privileges plus avantageux, que ceux, qui sont contenus au présent Traité, les mêmes et semblables Privileges seront pareillement accordés au Roi de la Grande Bretagne, et à ses sujets pleinement et efficacement en toutes manieres et dispositions, et d'autre Nation, que ce soit, a déja obtenu, ou obtient cy-aprés de sa Majesté de la Grande Bretagne quelques Articles, Conventions, Exemptions, ou Privileges plus avantageux, que ceux, qui sont contenus au présent Traité, les mêmes et semblables Privileges seront pareillement accordés au Roi de Dannemarc et à ses sujets, et d'une maniere aussi ample et aussi efficace.

Von allen Schriftstellern wird nur dieser Tractat als zwischen England und Dänemark geschlossen angeführt. Aber beim Dumont findet sich ein zweiter in dem Jahre vorher mit Friedrich III. geschlossener im Lateinischen Original. Er selbst sagt, daß er jenen spätern nur aus einem Manuscript habe, für dessen Authenticität er nicht bürgen könne. Doch sei er — und dieß ist auch wahr — jenem Lateinischen ganz gleichlautend. In dem Lateinischen heißt es vollkommen so kräftig: quod eadem talia et consimilia

Domino Regi Daniae et Norvegiae et subditis suis communiter, libere et cum omni plenitudine concedantur.

Es ist anmerklich, daß Dänemark, so viel ich auffinden kann, in späteren Vorfällen nie Gebrauch von diesem 40sten Artikel gemacht hat, so wie der Advocat des dänischen Schiffes, der es mit seinem Clienten sehr gut meinte, und, wie man sieht, den Richter dadurch sehr in Verlegenheit setzte. *) Dieser Nichtgebrauch eines so klaren und für die dänische Nazion so wichtigen Artikels scheint mir nur das

*) Dieß ist doch Ein Exempel eines Advocaten, der mit den auf seinen Gegenstand sich beziehenden Tractaten bekannt war. Aber auch in England mögen solche Männer selten sein. Als vor etlichen und zwanzig Jahren ein angesehener Bürger Hamburgs nach London reisete, und den Auftrag mit sich nahm, einen verständigen Rechtsgelehrten zu befragen, wie den immer weiter gehenden Einschränkungen der von Carl II. den Hanseſtädten ertheilten Befreiung von der Navigazions-Acte zu begegnen wäre, rieth dieser dennoch mit 100 L. S. belohnte Mann, man möge sich ja stille halten, und mit dem zufrieden sein, was die Briten den Hanseſtädten in Folge jener Befreiung noch übrig ließen. Denn Carl II. habe keine Befugniß zur Ertheilung eines solchen Privilegii gehabt. — Das war freilich wahr; aber der Mann wußte nicht alles, nemlich, daß im Jahr 1690 alle solche vormahlige Acten für unwiderruflich waren erklärt worden. Man sehe meine Geschichte der Navigazions-Acte im 2ten Bande unsers Handl. Bibliothek. S. 649.

durch erklärlich zu sein, daß die so weit gehenden Zumuthungen Englands und der V. Niederländer an die neutralen Nationen im Jahr 1689, gar nicht mit Frankreich zu handeln, die gute Sache der neutralen Flagge in eine solche Lage brachten, in welcher von vorgängigen Tractaten gar nicht die Rede sein konnte. In dem darauf gefolgten spanischen Succeßionskriege ging es gelinder zu, als in einem der andern Kriege. Als nun 70 Jahre nach dem Schlusse des Tractats mit den Holländern aus dem österreichischen Succeßionskrieg ein Seekrieg entstand, England sein altes Spiel wieder anfieng, den Holländern selbst so viele Schiffe einschleppte, und in den folgenden Kriegen nicht milder verfuhr, so daß es im Jahr 1780 darüber zum Bruch kam, da war freilich nicht viel für Dänemark zu erwarten, wenn es sein auf jene Tractaten gegründetes Recht hätte geltend machen wollen.

Jetzt kehre ich zu jenen vielbedeutenden Worten zurück, daß die Dänen bei dem Ausbruch der Feindseligkeiten der britischen Nazion hätten auf den Puls fühlen sollen. Was können diese Worte für einen Sinn haben? Denn eine buchstäbliche Erklärung hat nicht Statt. — Gewiß keinen andern, als diesen: die britische Na-

tion hat zwar Tractaten, wie mit andern, so mit der dänischen Nazion, die neutrale Schiffahrt betreffend. Aber auf diese kömmt es nicht an, und sie muß nicht darauf rechnen, daß sie dieselben halten werde. Sie muß also bei dem Ausbruch eines jeden Seekrieges nicht etwan geradezu vorfragen. — denn das heißt nicht auf den Puls fühlen — sondern fein klüglich und säuberlich ihr abmerken, was für eine Verfahrungsart sie für dasmal annehmen wolle. Denn auch das muß man nicht erwarten, daß sie immer auf gleiche Art verfahren werde. Ihr Pulsschlag geht so, wie der eines Menschen, oft seltsam und regellos, nicht immer gleich.

Man möchte sagen, das sei die Privatsprache Eines Richters; aber sie ist doch öffentlich gesprochen und gedruckt, auch ganz in dem Geiste der Nazion, welche sich in die Herrschaft der Meere gesetzt zu haben glaubt, und freilich durch ihre Lage und die Beschaffenheit ihrer Küsten Herr desjenigen Theils der Meere ist, durch welchen der Weg der Handlung vom Osten in den Westen und umgekehrt geht. Nur solch eine Nazion kann es verlangen, daß andere Nazionen säuberlich mit ihr verfahren, nicht auf ihr Recht pochen, sondern jedesmal ihr den Puls fühlen, um von ihr zu erfahren, was sie für Unrecht

gelten lassen will, und was sie, wenn sie ja auf die Tractaten zurück sieht, nun aus den Worten, nun aus dem Sinn, nun aus beiden annimmt, nun aus der angenommenen allgemeinen Absicht des Tractats folgern will.

§. 20.

Diese Darstellung des Betragens der Briten gegen die Handlung der Neutralen in jedem ihrer Kriege, ihrer Wortbrüchigkeit, der Chikane und der Winkelzüge ihrer Richter, der seltsamen Interpretazionen, durch welche sie die Ungerechtigkeit und Widersinnigkeit ihrer Entscheidungen zu beschönigen suchen, ist weitläuftiger ausgefallen, als ich dachte. Aber nehme doch niemand deswegen eine Partheilichkeit gegen die Nazion selbst in mir an, wenigstens nicht eher, als er meine Darstellung falsch und übertrieben findet. Wäre ich selbst ein Brite; so würde ich mit dem Sinne, den ich für Recht und Wahrheit habe, und mit eben der Strebsamkeit sie geltend zu machen, dieß alles schreiben. Ich bin aber gewiß, daß, wenn ein Mann von Kopf und Herz in der Nazion selbst, frei vom Nazionalstolze, der in der Grille von der Herrschaft über das Meer Nahrung findet, das Interesse für die Sache faßte,

in welches mich meine Untersuchungen hinein geleitet haben, er dieselbe von eben der Seite ansehen, und den Ministern es begreiflich zu machen suchen werde, wie sehr sie die Nation durch diese kleingeistigen und nur für einzelne Gewinn bringenden Häkeleien entehren.

§. 21.

So viele Ausdrücke in meinem Buch und in diesem Nachtrage, zu welchen ich immer Briten nenne, so oft ich von Ungerechtigkeit und Gewalthätigkeit gegen andere seefahrende Nazionen schreibe, mögten vielleicht diese oder jene Leser auf einen Haß gegen die Nazion selbst deuten. Darüber muß ich mich erklären. Ich erkenne nichts für unvernünftiger, als einen Haß gegen eine gesammte Nazion. Käme ich jetzt unter eines der ungeschlachtesten Völker, so würde ich doch mit der Erwartung unter dasselbe treten, auch in ihm gute Menschen anzutreffen, so wenig ich auch dieses Volk kennte, und würde mich, wenn ich sie anträfe, dessen erfreuen. Aber wider eine polizirte Nazion, die man einigermaßen kennt, Vorurtheile fassen, sie laut aussprechen, die Handlungen einzelner auf Rechnung aller schieben, das kann nur ein Blödsinniger thun. Die Briten kenne ich keines-

wegs in der Ferne. Hätte ich auch nie einen Fuß aus Hamburg geſetzt, ſo würde mein Aufenthalt in dieſer Stadt mich ſeit mehr als vierzig Jahren, mit ihnen genugſam bekannt gemacht haben, weil ihrer ſo viele zu uns kommen, und ich ſo lange ſchon ihre Sprache geläufig genug rede. Aber ich habe auch ihr Land beſucht, und ſo kurz mein Aufenthalt dort war, ſo werden meine 1786 erſchienenen Bemerkungen über dieſe Reiſe, von welchen ich weiß, daß ſie viel geleſen ſind, einem jeden beweiſen, daß ich ſie nicht ſchief beurtheilt habe, nicht mit Vorurtheilen zu ihnen gekommen bin, auch nicht Vorurtheile von ihnen zurückgebracht habe. Ich fand die Menſchen, wie ich ſie überall kennen gelernt habe, nemlich gemiſchter Art, ſehr viele herzlich gute, manchen, der wohl beſſer hätte ſein mögen. Aber recht böſe kennen zu lernen, war ich nicht lange genug im Lande. Denn ſo zahlreich ſind die böſen Menſchen in keinem Volke, daß man als Reiſender ſo leicht auf ſie ſtieße, wenn man nicht lange in einem Lande lebt, durch Leidenſchaften niemand reizt, oder Geſchäfte treibt, in deren Behandlung der böſe Menſch, der Betrüger ſich bald entlarvt. Doch mehr als dieſes! Ich habe in einem Theile meiner Thätigkeit dieſer Nazion ſehr viel zu verdanken gehabt. Meine Hand-

lungsacademie ist zwanzig Jahre lang durch das Wohlwollen britischer Väter, von welchen die größere Zahl mich mit einem unumschränkten Zutrauen beehrte, völlig so sehr unterstüzt worden, als von allen übrigen europäischen Nazionen. Immer haben in diesen zwanzig Jahren Briten die halbe Zahl meiner Eleven ausgemacht; und es fielen Perioden dazwischen, in denen ich dies Institut nicht würde haben erhalten können, wenn dessen Bestand von den Deutschen und andern handelnden Nazionen abgehangen hätte, in denen nur wenige dessen Nutzen recht haben einsehen wollen. Ich bin nie in meinem Leben wissentlich undankbar gewesen; und, wenn gleich ich nun nicht mehr diese Beweise von dem Wohlwollen britischer Väter bedarf, so mögte ich mich selbst verabscheuen, wenn ich jetzt noch diese Nazion zu hassen anfinge. Das kann ich nicht, das werde ich nimmermehr.

Aber Briten habe ich bisher in meinem Buche nennen müssen, wenn ich von solchen Vorfällen redete, die immer unter dem Namen der Nazion geschehen. Welche Umschreibungen hätte ich nicht nöthig gehabt, wenn ich Briten nicht hätte nennen wollen, so oft ich von der Unsicherheit der Tractaten, die dem Namen nach mit der Nazion geschlossen waren, von der

Einschleppung neutraler Schiffe durch britische Kaper, von den ungerechten Urtheilssprüchen ihrer Gerichte, und dergleichen mehr schrieb! Konnte ich denn immer den Sir James Marriet, der im Namen der Nazion spricht, nennen? Das habe ich so oft gethan, daß es mir selbst eckelhaft ward, und ich wirklich im Manuscript seinen Namen oft weggestrichen habe, um Briten dafür zu setzen. Sollte ich immer der Minister oder der Advocaten erwähnen, unter deren Einfluß er selbst handelt, oder auf sie Einfluß hat? Wie ist es doch so allgemein, daß man in Erwähnung der Weltbegebenheiten die Nazion nennt, deren Minister die Triebfedern dieser Begebenheiten, sind! Sollte ich etwa, um den Namen Briten zu vermeiden, Minister nennen, und meiner so ernsthaften Schrift den Styl einer britischen Oppositions-Zeitung geben? Sollte ich etwan gar, wie diese, auf a certain high person hinaus gehen, und dieser Ungerechtigkeiten gegen die neutralen seefahrenden Nazionen aufrücken? Sehe man doch m. B. nach, was ich von diesem so moralischen, so gerechten, so sehr das Gute wollenden Könige erwarte, und weiter unten wie ich annehme, daß auch in der Sache der Stadischen Confiscazion pietas optimi principis überrascht worden sei.

Viertes Kapitel.

Beweis, daß jede bekriegte Nation in gewisser Absicht mehr gewinne, wenn das Recht der neutralen Flagge nicht gilt, und Gründe, die dennoch dem Handlungsneide dawider übrig bleiben.

§. 1.

Ich habe bereits oben gesagt, daß ich das Widerstreben Gr. Britanniens gegen das Recht der neutralen Flagge nicht dem Einflusse der Kaufmannschaft des Landes zuschreiben könne.

Handlungsneid gegen die bekriegte Nation ist dem Kaufmann eines feindlichen Volks natürlich und zu verzeihen. Dieser ist ja ohnehin im Frieden äusserst wirksam, und athmet aus so sehr vielen Akten, durch welche Gr. Britannien alle möglichen Vortheile der Handlung für sich zu erhalten und an sich zu ziehen sucht. Wenn der Krieg diesen Handlungsneid noch wirksamer macht, so kann man ihm auch noch verzeihen, wenn er wünscht, dem bekriegten Volke alle Handlung abgeschnitten zu sehen. Ich möchte deswegen nicht leugnen, daß der im Jahr 1689 gewagte

Schritt, da Gr. Br. allen neutralen Völkern allen Handel auf Frankreich wehren wollte, wo nicht von Britischen Kaufleuten angerathen, doch derem Wunsche sehr gemäß gewesen sei. Aber dieser so harte als unvernünftige Schritt des Königs Wilhelm III. ist nur Einmal geschehen, und wird geradezu wol nie wieder gewagt werden. Eben dieser Schritt half dem britischen Handel so wenig im Ganzen, daß derselbe vielmehr in jenem Kriege mehr als in irgend einem andern durch das Glück der Franzosen in ihrer Kaperei niedergeschlagen ward. Sie verlohren in einem Jahre mehr als 4000 Kauffartheyschiffe, welche die durch die Seeschlacht bei la Hougue im Jahr 1692 behauptete und nicht wieder verlohrne Uebermacht zur See nicht retten konnte. Die Bankerotte in London waren damals zahllos, und der Seehandel der Neutralen mußte doch am Ende der gestörten britischen Handlung sehr zu Hülfe kommen. In diesem Kriege ist alles für sie besser gegangen. Zwar haben sie nicht unterlassen, den Seehandel der Neutralen in ihrem gewohnten Wege zu stören. Aber ihr großes Glück in dem von den Franzosen so übel geführten Seekriege, die frühe Eroberung so vieler Kolonien, der ganz niedergeschlagene französische Koloniehandel, und zuletzt das rasende Decret der

Franzosen im Jahr 1798, nach welchem kein Schiff anders als unter britischer Flagge oder Escorte sich völlig sicher hielt, hat ihren Seehandel zu einer Höhe gebracht, welche er nicht erreicht haben würde, wenn es noch einmal seinen Beherrschern eingefallen wäre, allen Handel auf Frankreich zu verbieten, noch weniger, wenn von allen in neutralen Häfen auf ihr Anmuthen gethane Eide keiner falsch gewesen, und nichts als wahrhaftes neutrales Eigenthum über die Meere verschift worden wäre.

§. 2.

Nun wollen wir die Sache so annehmen, als wenn das Recht der neutralen Flagge ganz und gar nicht mehr gölte, und die Kaufleute jeder neutralen Nation, durch Furcht oder Gewissenhaftigkeit getrieben, kein Stück Gut, keine Parthei Waaren mehr über See verschickten oder kommen ließen, deren Eigenthum sie nicht mit freiem Muthe beeidigen könnten, daß z. B. kein nordischer Kaufmann irgend eine Einkaufs-Commission von Frankreich her annähme, und jeder in französischen Häfen ladender Schiffer keine Waare aus eines französischen Commissionärs oder Speditörs Händen in sein Schiff nähme, wenn er ihm nicht einen keinem Kaper verdächtigen Beweis gäbe, daß die Waare von einem nordi-

schen Kaufmann verschrieben, der Wechsel dafür auf ihn gezogen, und folglich sie dessen Eigenthum sei. Was wird die Folge davon sein?

Wahr ist es freilich, daß es nicht leicht dahin kommen wird. Das Recht der neutralen Flagge ist zu sehr in den jetzigen Gang der Handlung verwebt. Ohne dasselbe kann in Kriegszeiten kein Commissionshandel natürlich fortgehen. Die Zumuthung der Briten, und wer sonst jenem Rechte entgegen strebt, an die Handelsleute neutraler Staaten ist durchaus unnatürlich. Denn sie befiehlt ihnen: So bald uns ein Krieg entsteht, so sollt ihr den im Frieden gewohnten Gang eurer Handlung mit der von uns bekriegten Nation durchaus verändern. Ihr sollt weder Einkaufs- noch Verkaufs-Commissionen von derselben her annehmen, sondern alle eure Geschäfte in dem Wege des eignen, des Speculationshandel treiben, alles selbst dorthin versenden, was ihr glaubt mit Vortheil verkaufen zu können, alles von dorther verschreiben, was sonst auf euren Markt gebracht wurde. Kann das ein Kaufmann thun, der bis dahin nur den Commissionshandel trieb, ohne seinen Wohlstand aufzugeben? Aber er soll es beeidigen, daß er so verfahren, nicht etwan ein für allemal beeidigen, wie dies bei einem jeden ehrlichen Manne sonst genug ist, daß er immer

so handeln wolle, sondern in jedem einzelnen Falle beeidigen, daß er dasmal so gehandelt habe.

Ist auch ein ärgerer Mißbrauch des Eides denkbar! Er, der im Himmel wohnt, spottet gewiß der Menschen, die, vom Handlungsneide getrieben, seine Einmischung in ihre Zumuthungen an andre Völker begehren.

Aber ich bin doch innig überzeugt, daß ein Theil jener Umänderung der Handlung abseiten gewissenhafter Kaufleute wirklich erfolgt, und es ist keine leere Voraussetzung, daß, wenn einmal zur Strafe der Menschheit ein Seekrieg sehr lange dauert, sie allgemein werden, und aller Handel ein Eigenhandel der neutralen Völker werden könne. Dann wird derselbe gewiß leichter, als unter den jetzigen Beklemmungen fortgehen.

Er wird wirklich leichter werden, wenn es dahin kömmt, daß der Britische Kaper immer die ganz vergebne Mühe der Durchschauung der Schiffspapiere hat, und, wenn er es dennoch wagt, ein Schiff aus Chikane einzuschleppen, in den Ersatz aller Kosten und alles Schadens condemnirt wird. — Denn das thun doch die Britischen Gerichte, wenn die Sache so rein ist, als ich jetzt annehme, daß sie werden soll. —

Die Folge wird diese sein: der nordische Kaufmann wird alle Natur- und Kunstprodukte des Nordens, deren Frankreich bedarf, eigentliche Contrebande ausgenommen, in Verkaufs-Commission dort hinschicken, dafür zwei Procente in Frankreich sich anrechnen lassen, und wird für alle Retour-Ladungen, und was er ausserdem als Bedürfniß des Nordens verlangt, den Einkaufspreis mit noch zwei Procenten Provision an Frankreich bezahlen. Der Französische Commissionär wird auch die Wechselprovision, und von dem bei einem solchen Gange natürlich entstehenden Vorschusse ein Dritteil-Procent Zinse für jeden Monat ziehen. Bei jedem auf diese Art gemachten Umsatz werden also fünf Procent wenigstens in die Tasche des Franzosen fallen, wenn er dagegen in dem umgekehrten Gange, welcher im Frieden, wenigstens in einem großen Theil des französischen Handels besteht, dem nordischen Kaufmann eben so viel zufließen lassen muß. Wer nun weiß, daß in dem jetzigen Gange der Handlung die Provisionen der sicherste Theil des kaufmännischen Gewinns sind, wenn dagegen der Kaufmann, der in seinem eigenen Handel Verkaufs- und Einkaufs-Commissionen geben muß, immer ungewiß von seinem Gewinne bleibt, der wird einsehen, daß ein solches Verfahren der sicherste Weg sei,

die bekriegte Nation zu bereichern, und die Gefahren des doch nie zu vermeidenden Verluſtes ganz auf die neutralen Nationen zu werfen.

Denke doch niemand, daß die Britiſche Kaufmannſchaft dies weniger wiſſe, als man es dieſſeits des Meeres glaubt. Aber ob es die Miniſter wiſſen, oder ob dies Argument bei ihnen Kraft habe, oder ob die Advokaten es je werden zur Kraft kommen laſſen, das ſind andere Fragen. Ich will das nun Geſagte durch die ungefähre Rechnung beſtätigen.

§. 3.

Ich kann dieſe ohngefähre Berechnung nicht für ein Jahr des jetzigen Krieges machen, ſeitdem der ganze Handel mit Frankreich in der Einfuhr von dorther, ſo wie in der Ausfuhr dorthin, ſo ſehr geſtört iſt. Ich nehme alſo ein Jahr aus dem ſiebenjährigen Kriege an, im welchem es doch noch gewagt werden konnte, unter allen denen Beeinträchtigungen des Seehandels durch die Briten, von welchen ich ſo viele Beiſpiele angegeben habe, Franzöſiſche Landes- und Colonieprodukte, auch Manufakturwaaren über See herbei zu holen, und Deutſchland alle ſeine Natur- und Kunſtprodukte gern nach Frankreich ausführen ſah. Ich nehme für beide den Belauf von 100 Millionen Livres für Ein Jahr an. Er iſt

zu klein, auch nur für die Elbe und Weser gerechnet, wenn man die Einfuhr und Ausfuhr zusammen nimmt. Aber ich will eine runde Zahl.

Nun nehme ich an, die Hälfte dieser Güter wäre in dem gewöhnlichen Gange der Handlung bis dahin durch Commissionen der Deutschen, die andere Hälfte durch Commissionen der Franzosen hin oder her gegangen. Dann aber wären nach entstandenem Kriege die Ansinnungen der Briten pünktlich befolgt worden; der Deutsche Kaufmann hätte dem Franzosen geschrieben: Sende mir nichts in Verkaufs-Commission, sondern warte, bis ich dir eine Einkaufs-Commission gebe. Deine Commissionen auf Kupfer, Stabholz, Korn u. dgl. kann ich nicht annehmen, weil ich beschwören muß, daß sie mein Eigenthum sind, und ich nicht falsch schwören will. Warte also, bis ich dir das alles in Verkaufs-Commissionen sende. Denn so will es Sir James Marriet; so wollen es die Minister und Advokaten, mit welchen er in brüderlichem Einverständnisse steht.

Indessen wäre die Handlung bis zum vorigen Verlauf fortgegangen. Denn wechselseitiges Bedürfniß erhält die Handlung auch ungeachtet allerlei Beeinträchtigungen, so lange nicht, wie im jetzigen Kriege, ein Volk in der Verkennung seiner wahren

Vortheile in der Verbindung mit dem ganzen Gange der Handlung, oder aus Eigensinn und aus vermeinter Wiedervergeltung dem Bedürfnisse zu kaufen oder zu verkaufen entsagt. Sonst aber werden die Bedürfnisse und die darauf sich gründenden Spekulationen durch den Krieg selbst vermehrt. Ich kann also bei den 50 Millionen Livres gar wol stehen bleiben. Was wären nun die Folgen davon gewesen?

1) Der Deutsche hätte nun keine Provision durch Ein- oder Verkaufs-Commissionen von den Franzosen verdienen dürfen. Das war ein Verlust von 2 pCt. auf 50 Millionen, folglich Eine Million Livres. Er hätte aber diese nicht nur entbehrt, sondern für eben diese 50 Millionen Livres auf alle seine nach Frankreich hin gegebenen Ein- und Verkaufs-Commissionen den Franzosen 2 pCt. Provision geben müssen. Dies giebt eine zweite Million Livres.

2) Die natürliche Folge, wenn alle Einkaufs-Commissionen nach Frankreich gehen mußten, wäre ein Steigen der Preise der Französischen Exporten gewesen. Nun durfte der Französische Armatör nicht mehr seine Coloniewaaren, der Weinhändler nicht mehr seine Weine auf den Hamburgischen Markt schicken, auf Zweidrittheile von deren Werth trassiren, dann aber sich jeden Verkaufspreis gefallen lassen. Der

Hamburger durfte keine Steigerung der Preise durch die Commissionen der Französischen Speculanten abwarten, sondern mußte sie ihnen auf ihren Markt senden, und den dort sich bestimmenden niedrigern Preis sich gefallen lassen.

Wenn ich zwei Procente für jenes Steigen der Französischen und dieses Sinken der Deutschen Exporten rechne, so ist dies nichts weniger als übertrieben. Es geht aber auf das Total von beiden 100 Millionen, und beträgt folglich noch 2 Millionen Livres mehr.

3) Wer nur einige Einsicht von der Handlung hat, der weiß, wie viel größer die billigen Vortheile des Kaufmanns ausser jenen sind, der die Einkaufs- und Verkaufs-Commissionen des Ausländers mehr annimmt, als er jenen giebt. Er geht in jedem Geschäfte sicherer, und hat seinen Correspondenten fester in Händen.

Trassirt dieser auf ihn in Folge einer Verkaufs-Commission, so berechnet er ihm $\frac{1}{3}$ pCt. auf den Monat. Das ist wenigstens dem Handelsplatze gewonnen, wenn gleich der Kaufmann sein Geld lieber in anderm Wege besser benutzen möchte. Insenderheit aber wird alle Curtage in dem Platze verdient, wohin die Commissionen gegeben werden. Diese ge-

sammten Vortheile betragen wenigstens 2 Procente des umgesetzten Capitals von 50 Millionen. In dem entgegenstehenden Fall kommen sie der andern Nazion zu Gute. Also ist hierin ein Unterschied von noch zwei Millionen Livres.

Das wären also sechs Millionen Livres, welche Frankreich in diesem durch die Briten erzwungenen veränderten Gange der Handlung auf 50 Millionen seiner Umsätze mit den Deutschen theils ersparte, theils gewönne, und der Deutsche theils entbehren', theils ihm zahlen müßte, wenn den Briten ihr Wille so ganz geschähe. Wenn dies bisher kein Britischer Schriftsteller seiner Nation gesagt hat, so möchte dies unbegreiflich scheinen. Ich kann nicht behaupten, daß es keiner gesagt hätte. Denn wie könnte ich alles gelesen haben! Aber der Gesichtspunkt der Britischen Schriftsteller über die Handlung ist so eingeschränkt, so ganz auf ihren Staat geheftet, sie wühlen bloß in Rechnungen, in welchen die Ab- oder Zunahme ihrer Handlung und Indüstrie erscheint, so daß ihnen dergleichen Ueberlegungen selten entstehen. Denn freilich erscheint in dieser Berechnung kein Verlust für den Britischen Kaufmann. Sollte es dahin kommen, daß sie aus meinem Buche, das sie doch schon durch die Anzeigen einiger ihrer Zeitschriften

kennen, vermittelst einer Uebersetzung lernen wollten, so wird die Sache ihnen nur von der Seite interessant werden, daß sie ihren Feinden einen Vortheil zujagen, den sie ihnen gewiß nicht gönnen.

Aber auch das besorge ich, daß unter meinen deutschen Lesern, und selbst unter Schriftstellern, manche diese Folge wenig beherzigen werden. Mancher wird es als einen Verlust ansehen, der bloß auf die Kaufleute der Seestädte Deutschlands fällt, und in den schiefen Vorurtheilen, mit welchen er diese betrachtet, sich vielleicht freuen, daß sie weniger in Kriegszeiten gewinnen. Aber diese irren sich sehr. Deutschland muß den Schaden bezahlen, wenn es seine Bedürfnisse aus dem Auslande durch diese Städte zieht, oder seine Exporten versendet. Ein fast allgemeines Steigen der Importen ist eine gewöhnliche Folge des Krieges. Gelangen sie nun auch in Folge jener Umstände theurer auf die Speicher der Seestädte, so muß der deutsche Consument sie theuer bezahlen. Auch der Preis der Exporten steigt durch den Krieg, aber nicht so sehr, wenn sich dieser in den auswärtigen Seeplätzen bestimmt, als wenn die nach den Deutschen Marktplätzen hingegebenen Commissionen ihn schon hier erhöhen. Und das entgeht dem Deutschen überhaupt, wo er auch wohnt.

§. 4.

Den Handlungsneid mag es freilich bei dem Ausbruch eines jeden Krieges um zwei Dinge verdrieſſen,

1) daß der Krieg den Seehandel des in denſelben gerathenen Volkes ſelbſt ſtört,

2) daß derſelbe die Handlung überhaupt zwar belebt, und die Speculationen vermehrt, aber der meiſte Vortheil, den neutralen Nationen zuwächſt.

Beides kann den einzelnen Kaufmann verdrieſſen, der im Frieden einen Handel gewiſſer Art, und inſonderheit die Schiffsrehderei betrieben hat, wenn er dies ſein Gewerbe durch den von ſeinen Obern geführten Krieg unterbrochen ſieht, und es wohl gar während deſſelben aufgeben muß. Solche Fälle ſind unabwendlich. Frankreich hat einen Handelsplatz, Havre de Grace, der ſeiner Lage wegen ſeine Handlung in dieſem Jahrhundert ſchon zum fünftenmal in ſo viel verſchiedenen Kriegen hat ganz aufgeben müſſen. Aber für die geſammte Kaufmannſchaft eines großen Staats iſt der Seekrieg keinesweges ſo verluſtvoll, am wenigſten iſt er es für die Britiſche Schiffahrt, für welche jeder Seekrieg ſo viele Beſchäftigungen entſtehen macht, daß ſie dagegen manchen Gegenſtand ihres

Gewerbes im Kriege ruhen lassen muß. In dem jetzigen Kriege ist es den Briten über alle ihre Vermuthungen gut ergangen. Schon hatten sie durch die frühe Eroberung verschiedener Antillen, durch die von Ceylon, und von den Molucken ihren Handel mit dem Produkten beider Indien äusserst vermehrt, als die Franzosen die Seefahrt aller Neutralen, so gut sie konnten, im Jahr 1798 niederschlugen, wavon ausführlich zu reden ich bis auf Kapitel 10 versparen muß.

§. 5.

Aber dennoch kann es der gesammten Kaufmannschaft keines Staats wünschenswerth sein, wenn die neutrale Schiffahrt gar zu sehr leidet. Sie wird oft das einzige Mittel, einem Lande eine Handlung zu erhalten, die es sonst ganz aufgeben müßte. Die Assecuranzen, die Kosten der Convoyen fallen dem Kaufmann des Kriegführenden Volkes zu schwer, als daß er in der Concurrenz mit irgend einem neutralen Volke bestehen könnte. Doch auch darinn ist es in Folge französischer Thorheit in diesem Kriege umgekehrt gegangen, wovon ich ebenfalls noch viel unten zu sagen haben werde. Kam es doch in dem letzten Seekriege am Ende dahin, daß auch die Briten ihre Navigazions-Akte eine Weile ruhen lassen, und den

Schiffen neutraler Flaggen die freie Fahrt auf ihre Antillen erlauben mußten. Ich bin gewiß, daß die Kaufleute keines Volkes, wenn sie von den Miniſtern befragt würden, in ſolche Maaßregeln einſtimmen würden, wodurch die neutrale Schiffahrt erſchwert wird. Zwar ereifert ſich der Britiſche Richter, deſſen Entſcheidungen ich commentirt habe, mehreremal über die Britiſchen Kaufleute, von welchen Güter in den aufgebrachten Schiffen gefunden wurden, mit falſchen Connoſſementen auf neutrale Häfen begleitet, daß ſie ſolche verbotene Handlung trieben. Man erinnere ſich auch hiebei an die ſchweren Bedrohungen der Kaufleute in dem Traktat zwiſchen England und Schweden vom Jahre 1661. Aber das deutet auf die eingeſchränkten Handelseinſichten der Rechtsmänner und Miniſter, unter welchen der Kaufmann in ſo manchem Falle leidet.

§. 6.

Zwar rühren die vielen Parlaments-Akten und Statuten, durch welche die Engländer die Vortheile ihrer Handlung und Schiffahrt andern Nationen zu entziehen und ſich eigen zu machen ſuchen, hauptſächlich von dem Rath Britiſcher Kaufleute her. Denn was von dieſen der Britiſche Kaufmann im Frieden an ſich ziehen kann, das thut er gewiß. Aber er ver-

liert auch nicht muthwillig im Kriege, was er noch einigermaſſen an ſich halten kann. Ich habe oben bereits angemerkt, daß die Britiſche Republik während ihrer ganzen Dauer in allen Commerztraktaten das Recht der neutralen Flagge zur Bedingung machte, und daß doch eben dieſe auch die Navigations-Akte zuerſt feſtſetzte. Sie gab dadurch einen redenden Beweis, daß eine Nation, welche ihre wahren Handlungsvortheile kennt, und durch alle auch andern Völkern unangenehme und harte Mittel an ſich zu ziehen und zu erhalten ſucht, nicht zu ihren Handelsvortheilen die eben den ſpätern Briten ſo wichtig ſcheinenden Händel und Häkeleien rechnet, an welchen jedoch nur ihre Miniſter, Richter und Advokaten, gewiß nicht ihre Kaufleute eine ſo herzliche Freude finden. Eben daher findet man auch in den Entſcheidungen über die aufgebrachten neutralen Schiffe keiner Parlaments-Akten und Statuten von dem Richter erwähnt, ohne in ganz allgemein geltenden Fällen, in welchen es nicht einmal beſonderer Geſetze bedarf. Ich glaube auch behaupten zu dürfen, daß, wenn das Britiſche Miniſterium ſolche Akten bei dem Parlament in Anregung bringen wollte, um ſein und der von ihm abhängenden Richter Verfahren geſetzmäßig zu machen, es nicht damit durchdringen würde.

Der britische Kaufmann wird aber noch weiter sehen, wenn er wahre Handlungspolitik besitzt, und seinem Minister sagen können: Der Commißionshandel wird von uns Kaufleuten dem eignen Handel vorgezogen, weil der kleinere Gewinn von jenem sichrer ist, als der größere von diesem. Aber der eigne Handel ist es eigentlich, durch den wir unsere Handlung überhaupt vergrößern und einzelne Zweige desselben so fest an uns halten, daß der Gewinn davon unserer Nazion vorzüglich vor andern verbleibt. Durch Eure Verfahrungsart nöthigt Ihr die neutralen Nazionen dahin, daß sie ihren Commißionshandel in einen Eigenhandel verwandeln müssen, wenn sie während des Krieges ihn fortsetzen wollen. Sie werden verschreiben, was sie im Frieden sich in Commißion zusenden ließen, und selbst das versenden, worauf sie sonst die Einkaufs-Commißionen des Ausländers abwarteten. Sie werden den passiven Gang ihres Handels in einen activen verwandeln, neue Wege für denselben ausfinden, die sie bisher nicht kannten, aus einzelnen derselben uns während des Krieges verdrängen, und im Frieden sich darin zu erhalten wissen. Nur diejenigen, welche nicht Muth und Kräfte dazu haben, werden bei ihrem Commißionshandel bleiben, und unsern Kaper durch falsche

Beeidigungen ihres Eigenthums betrügen. Seht, Herr Minister! so arbeitet Ihr selbst darauf hinaus den Handel der Neutralen umzuformen, und ihrem Wetteifer mit uns eine in manchen Zweigen der Handlung für uns schädliche Richtung zu geben.

§. 7.

Ein anderer Grund, welchen man dem Recht der neutralen Flagge entgegensetzt, ist dieser: daß dadurch die bekriegte Nazion in Stand gesetzt wird, ihre Handlung über See ungehindert fortzuführen. Haben doch selbst die Franzosen diesen Grund zur Rechtfertigung ihrer so verhaßten Schritte in diesem Kriege gebraucht, und geglaubt, oder zu glauben vorgegeben, daß die Briten zur Verführung ihrer Güter sich neutraler Schiffe wirklich in Menge bedienten. Sie vergaßen dabei, daß die Navigationsakte dies dem britischen Kaufmann nicht erlaube, und daß insonderheit nach dem 29. Nivose 1798 die britische Flagge allein nur noch Sicherheit gäbe. Wahr ist es indessen, daß auch die Briten sich neutraler Schiffe in diesem Kriege bedient haben, und sich vielleicht noch, da ich dies schreibe, bedienen, aber nur um einen Handel mit feindlichen Staaten zu führen. Die von dem spanischen Hofe den Neutra-

len gegebene, aber jetzt im April dieses Jahrs wieder zurückgenommene Erlaubniß, auf das spanische Amerika zu handlen, ist auch selbst von britischen Kaufleuten in vielversprechenden Speculationen benutzt worden, die sie unter dänischer und wahrscheinlich noch mehr unter nordamerikanischer Flagge getrieben haben. Man weiß auch, wie weit es im vorletzten Kriege so wie in dem jetzigen mit dem Neutralisiren der Schiffe gegangen sei. Wie die Holländer in jenem die ostendische Flagge, und in diesem die preußische von Emden her benutzten, nachdem ihnen die dänische Flagge, welche sie in Altona ihren Schiffen aufstecken ließen, durch königliche dänische Verfügungen versagt war. Man weiß, wie die Einleitung dazu gerne dadurch gemacht wird, daß man den Schiffer eine Wohnung in einem neutralen Orte auch nur zum Schein nehmen, und ihn Bürger desselben werden läßt. Aber man weiß auch wie wenig Segen daraus entstanden ist. Die Holländer haben im vorigen Jahre alle ihre Grönlandsfahrer, welche sie hatten Emdisiren lassen, verlohren, als sie mit einem reichen Fange zurückkehrten. In dem vorigen Kriege sind die ostendisirten Schiffe den Versichern äußerst verderblich geworden, und haben in Hamburg den Fall der dritten Assecuranz-Compag-

nie allein veranlaßt. Dies Argument ist wirklich von großer Kraft, so lange man noch fortfährt, die Kaperei als ein gewinnvolles Gewerbe anzusehen. Es ist auch gewiß, daß wenn von zwei kriegführenden Nationen die eine das Recht der neutralen Flagge gelten läßt, die andere nicht — in welchem Fall die Nordamerikaner durch ihren Tractat mit England die Franzosen zusetzen vermeinten, jene dabei sehr verlieren muß, so lange die Kaperei noch im Gange bleibt. Denn in dem erwähnten Fall würden für die französischen Kaper kein nordamerikanisches Schiff eine gute Prise geworden sein, wenn es auch notorisch erwiesen gewesen wäre, daß seine ganze Ladung britisches Eigenthum sei. Sie hätten z. B. ein von Liverpool nach und von Veracrux segelndes nordamerikanisches Schiff mit der reichsten Ladung frei müssen segeln lassen, wenn dagegen ein jedes neutrale Schiff den Briten verfallen gewesen wäre, durch welches ein französischer Kaufmann eine ähnliche Unternehmung hätte ausführen wollen.

Wenn es jedoch endlich einmal dahin kömmt, daß die Regenten das erkennen, was der verständige Kaufmann schon lange einsieht, und ich weiter unten aus unläugbaren Thatsachen beweisen werde, daß die Kaperei für keine kriegführende Nation eine

wahre Quelle des Gewinns ist, so wird dieser Grund ganz wegfallen. Bis dahin mögte man denn doch wenigstens nur so viel festsetzen, daß ein ganzes Schiff und Ladung, wenn es dem Feinde gehört, nicht durch die neutrale Flagge gesichert werden solle. Dabei aber mögte man doch die elenden Plakereien aufgeben, welche daraus entstehen, daß man auf jedes einzelne Stückgut Jagd macht, und alle Künste der Schikane anwendet, allenfalls 6 Fäßer Blech zu feindlichem Gut zu machen, und die ganze unschuldige Ladung in 33⅓ pCt. Kosten zu versetzen. Darum insbesondere wird die Kaperei nimmermehr gewinnvoll, und ersetzt einen durchaus nicht erheblichen Theil des Schadens, welchen sie im Ganzen entstehen macht, welches ich bald näher erweisen werde.

Fünftes Kapitel.

Kurze und mit den nöthigen Bemerkungen begleitete Erzählung der wichtigsten Händel, welche aus dem Mangel eines allgemeinen Völkerseerechts in neuern Zeiten bis an die Epoche der bewaffneten Neutralität entstanden sind.

§. 1.

Man erwarte nicht, daß ich alle kleine aus dieser Quelle entstandene Händel hier erzählen werde. Ich werde nur derjenigen erwähnen, in welchen das mehr oder minder gewaltthätige Verfahren kriegführender Mächte ernsthafte Schritte der durch sie beleidigten, veranlaßt hat, und den Erfolg von einigen derselben geschichtlich erzählen. Der ungenannte Verfasser des Tr. sur la liberté de la Navigation et du Commerce, hat eine chronologische Darstellung dieser Händel seit etwa dreihundert Jahren in dem neunten Abschnitt gegeben, auf welche ich, um nicht weitläuftig zu sein, hier verweisen darf. Sie befindet

sich in der deutschen Uebersetzung von S. 114 bis 187. Ich werde der Kürze halber hier einen Auszug davon geben, aber bei demselben sehr vieles zu bemerken und einzufügen haben.

Diese Vorfälle sind.

1) Die Zumuthung K. Johanns von Dänemark an die Hanseaten, den Schweden gar keine Zufuhr, auch nicht von Lebensmitteln zu leisten, als er nach dem Jahre 1501 die schwedische Krone durch Empörung des ganzen Volks verlohren hatte. Die Wegnahme Hanseatischer Schiffe, ein Seekrieg und unwirksame Vorstellungen abseiten des deutschen Reichs waren die Folge davon. Will man jedoch billig sein, so muß man zugestehen, daß, wenn gleich Verbot des Verhandels überhaupt dem Völkerrecht durchaus zuwider ist, ein Verbot der Zufuhr zu empörten Unterthanen abseiten ihres Oberherrn, der noch nicht seinen Rechten über sie entsagt hat, nicht nach eben den Gründen zu beurtheilen sei. König Johann war ohne gültige Ursache von den Schweden der Krone entsetzt, als seine im Ditmarschen erlittene Niederlage diesen den Muth dazu gab. Ein König kann gegen empörte Unterthanen Strafmittel anwenden, und unter diesen eine, wo möglich, allgemeine Störung ihrer Handlung wählen, dann

aber auch verlangen, daß ihm die Ausübung dieſes Strafrechts nicht von andern Staaten geſtört werde, die ihm in dieſem Falle nur ihren eignen Nutzen entgegen halten können. Wenn Jacob der Andere nach ſeiner Vertreibung aus England alle Seehandlung auf die britiſchen Staaten verboten hätte, ſo würde dies zwar lächerlich geſchienen haben, weil ihm die Macht fehlte, ein ſolches Verbot geltend zu machen. Aber es wäre doch gerechter geweſen, als die ohne öffentliches Verbot von ſeinem Gegner Wilhelm III. gewalthätig geübte Störung des Handels der Neutralen auf Frankreich. Und wenn eben damals Ludwig XIV. gereizt durch dieſen Schritt und unter dem Vorwande, daß niemand auf die empörten Staaten ſeines Freundes Jacob handeln ſolle, alle neutrale auf und von England ſegelnde Schiffe ſeinen Kapern, die in eben dieſem Kriege ein unerhörtes Glück hatten, Preis gegeben hätte, ſo wäre dies unter allen Gewaltthätigkeiten dieſes Krieges die mindeſt ungerechte geweſen. Aber in jedem andern Kriege kann nicht von Beſtrafung des Feindes, und von einer darauf gegründeten nicht gewöhnliche Art den Krieg zu führen die Rede ſein, durch welche die Vortheile der Neutralen gekränkt werden. Weil jedoch König Johann den Kaiſer

Max für seine Sache gewonnen, und ihn verleitet hatte, das von Deutschland unabhängige Schweden im Jahr 1506 in die Reichsacht zu erklären, so hatte dieser übrigens ganz unnütze Schritt die für den König angenehme Folge, daß die Hanseaten sich ihm verflichteten, während des Krieges sich aller Zufuhr nach Schweden zu enthalten.

§. 2.

2) Viel weiter ging es mit der Zumuthung Königs Gustav I. an England im Jahr 1556, die nordische Schiffahrt auf Archangel einzustellen. Diese Fahrt war drei Jahre vorher von den Engländern entdeckt. Schweden, welches Meister war, den Handel nach Rußland über die Ostsee zu stören, sah diese ungern, und brauchte zum Grunde seiner Zumuthung, daß die Russen, mit denen es damals im Kriege war, nicht sollten durch die Handlung mit England bereichert werden. Aber ihm ward nicht weiter gefugt, als daß die Königin Maria versprach, ihren Unterthanen zu wehren, daß sie ihnen keine Kriegsbedürfnisse zuführten.

§. 3.

3) Das Betragen der ersten unter dem Namen der Geusen empörten Niederländer, da sie zu Calais

eine förmliche Abgabe, selbst von den Spaniern und auch von anderen Nazionen, hoben, wenn sie nicht beraubt oder aufgebracht sein wollten, war nicht eine Handlung eines schon bestehenden Staats mit andern Staaten, sondern Folge der aus einer Empörung entstandenen Seeräuberei. Als aber bald nachher Holländer und Seeländer englische Schiffe aufbrachten, welche Güter der Antwerper nach Spanien unter erdichteten Namen führten, und dies die Königin Elisabeth durch Anhaltung von vier seeländischen Kaperschiffen 1576 in Plymouth ahndete, so war dies ein deswegen sehr merkwürdiger Staatshandel, a) weil in demselben zum erstenmal meines Wissens das Recht der neutralen Flagge in öffentliche Frage kam; b) weil England bei dieser Gelegenheit zuerst unter allen Seemächten es durch öffentliche Handlungen behauptete, und für dessen Kränkung sich Genugthuung verschaffte.

§. 4.

Aber von der Zeit an schwankt denn auch schon dieser nur zu sehr zur Gewalthätigkeit geneigte Staat in seinen Behauptungen und Maaßregeln. Denn

4) im Jahr 1589 trifft eine englische Flotte auf ihrer Rückkehr von einem verunglückten Seezuge wi-

der Lissabon, auf sechzig mit Korn und Schiffsbaumaterialien beladene hanseatische Schiffe, giebt die Schiffe zwar frei, behält aber die Ladungen ohne einigen Ersatz, ungeachtet der darüber geführten vom Kaiser und Reich unterstützten Klagen. Die Königin stützte ihr Betragen darauf, daß sie die Hansestädte durch Briefe und mit Androhung des Verlustes der Ladung und der Schiffe gewarnt habe. Aber es war eben so sehr die Frage, ob sie zu diesen Drohungen berechtigt gewesen sei.

Dies ist, wo nicht das erste, doch eines der ersten Beispiele einer von einer Seemacht einseitig gemachten Verfügung, welche sie von unabhängigen Staaten befolgt zu sehen verlangte. Wäre Lissabon noch von den Engländern eingeschlossen, oder der Tagus nur gesperrt gewesen, so hätte es diesem harten Verfahren nicht an Vorwand gefehlt; wiewol selbst ehemals in solchen Fällen einem auf den blokirten Platz zusegelnden Schiffe die Lebensmittel abgenommen und bezahlt wurden. Anmerklich ist es auch, daß bei diesem Kriege die Königin öffentlich erklärte, sie wolle die Spanier durch Hunger zwingen. Ich werde weiter unten Anlaß finden, von diesem Einfalle, eine ganze Nation in Hungersnoth zu setzen, ernsthaft zu reden.

Ich mag nicht durch die Erzählung ähnlicher Händel mit den Polen und Preussen unter der Königin Elisabeth und zweier andern wegen einzelner Schiffe unter K. Jacob I. weitläuftig werden, in welchen sich der Hof eines Federfechters, Albericus Gentilis, Professors der Rechte in Oxford, eines gebornen Italieners, bediente, eines Mannes, der eine vorzügliche Gabe hatte, kalt und warm aus einem Munde zu blasen, das Recht der neutralen Flagge gegen die Hanseaten zu verdammen, und eben dasselbe gegen die Malteser, Spanier und Toskaner zu vertheidigen. Ich verweise nur auf §. 127 ff. des Büchleins, welchem ich hier gewissermaßen folge, und glaube anmerken zu dürfen, daß die Zweideutigkeit der Briten, in Beziehung auf das Völkerseerecht schon seit zwei Jahrhunderten sich gleichmäßig erhalte.

§. 5.

5) Eine beispiellose und aufs höchste getriebene Prätension einer Seemacht an die andere, wenn gleich nicht durch Krieg veranlaßt, war gewiß die, mit welcher Friedrich II., König von Dänemark, sich an England wagte, da er demselben die Schiffahrt nach Archangel wehren wollte, bloß aus dem Grunde,

weil westlich des Meeres, durch welches dieselbe geht, ihm Island und östlich Norwegen gehöre. Er wollte also diese breite Seegegend zu einer Meerenge machen, die unter seiner Herrschaft stünde. Kaum mögte man glauben, daß so etwas von Fürsten je gewagt werden könne. Dennoch aber erneuerte sein Sohn, Christian IV. in dem Jahr 1598 diese Zumuthung. Denn freilich mogte es Dänemark sehr verdrießen, einen zweiten Weg für die rußische Handlung geöfnet, und seinen Sundzoll so beträchtlich geschmälert zu sehen.

§. 6.

6) Schweden und mit ihm der ganze Norden war von 1560 an acht Jahre durch mit dem wunderlichen Erich XIV. geplagt, der 1562 den ihm mißfälligen Handel der Lübeker auf Narva durch Wegnehmung von zweiundreißig Schiffen auf dem Fahrwasser dieser Stadt gewaltsam störte. Die Händel darüber gingen bis zu seiner Entsetzung so fort, wie man es von den Handlungen eines halb Wahnsinnigen annehmen kann. Sein Nachfolger Johann III. aber trieb die Sache planmäßiger, und suchte im Jahr 1573 durch Gesandtschaften, die in der Hanse noch verbundenen Städte sowol, als die Niederlän-

dischen, und insonderheit den dänischen Hof zu bewegen, daß sie friedlich den Handel auf Narva während des ihm so lästigen Kriegs mit den Russen aufgeben mögten. Da er kein Gehör fand, übte er einzelne Gewaltthätigkeiten, wofür er den Mächtigern zwar Ersatz geben mußte. Aber die Hanseaten, als die damals schon minder mächtigen, litten den ganzen Verlust ohne Ersatz.

Dieser Handel ist deswegen merkwürdig, weil er meines Wissens der einzige ist, in welchem es versucht worden, die Störung des einem kriegführenden Volke mißfälligen Handels ernsthaft bei den Theilnehmenden im friedlichen Wege zu bewirken.

§. 7.

7) Carl IX. wagte schon mehr in dem Kriege, den er während seiner ganzen Regierung mit Polen führte. Aber er unterhandelte nicht vorher, sondern verbot den Handel auf Riga, welches damals den Polen gehörte, geradezu, und ließ auf das Verbot offne Gewalt folgen. Dies ward zu einem von den Gründen, des ihm von Dänemark angekündigten Krieges. Aber nun folgen zwei Exempel, die nur gar zu klar beweisen, welch ein Spiel Fürsten und Obrigkeiten mit dem Völkerseerechte treiben, so

wie theils ihr scheinbarer Nutzen, theils feindselige Leidenschaften sie leiten.

§. 8.

Das erste derselben gab eben der König Christian IV., der die Störung der Handlung seiner Unterthanen nach Riga zu einem Grunde in der Kriegserklärung gegen Schweden genommen hatte. Denn in dem Laufe dieses Krieges verbot er den Lübeckern und übrigen Hanseaten alle Handlung auf Schweden, und übte, wie gewöhnlich, sogleich Thätlichkeit. Zwar mischte sich damals Kaiser Matthias durch Vorstellungen darein, die derbe genug lauteten. Dies ist einer von denen wenigen Fällen, in welchen das Oberhaupt Deutschlands der Seehandlung der dem Reiche angehörenden Nordischen Städte sich angenommen hat. Aber die Geschichte sagt nichts von einem den Lübeckern geschehenen Ersatze. Das zweite gaben

§. 9.

9) Die V. Niederländer; um das Jahr 1599. Die Klugheit hatte Philipp II. gerathen, beinahe siebzehn Jahre durch dem Handel durch die Finger zu sehen, welche diese gegen ihn empörten Unterthanen auf Lissabon, als den Stapelplatz der indischen Handlung, und auf manchen Spanischen Hafen ge-

trieben hatten, weil damals, zumal bei dem Verfalle der Hanse und Antwerpens, Europa keine Nation hatte, die sich in die Stelle der Holländer hätte setzen, und die Reichthümer beider Indien in den Norden verführen können. (Man sehe davon meine Geschichte der Welthändel bei dem Jahr 1603.) Aber sein minder weiser Sohn, Philipp III. dachte anders, und erschwerte ihnen diesen Handel so, daß sie ihn aufgeben mußten, und ihn im graden Wege zu führen wagten, welches ihnen so gut gelang. Bald aber gingen auch die Holländer so weit, daß sie allen andern Nationen den Handel auf Spanien zu verbieten wagten. Sie erlangten ihren Willen zwar nicht ganz, aber mehr, als dies in einem ähnlichen Falle je geschehen ist. Frankreich gab nach. Wenigstens warnte Heinrich IV. seine Unterthanen auf sechs Monate, nicht nach Spanien über See zu handeln, und erklärte ihnen, daß es ganz auf ihre Gefahr sein würde. Diese Erklärung scheint mir die kluge Maasregel eines Königs zu sein, der sich ausser dem Fall setzen wollte, wegen dieser vielleicht in brausender Hitze genommenen Entschliessung mit einem Volke in Händel zu gerathen, dessen Freundschaft ihm die Politik damals noch so wichtig machte, und der von den mittlerweile vorzunehmenden Unter-

handlungen erwartete, daß sie diese Hitze abkühlen würden, wie es denn auch wirklich erfolgt zu sein scheint. Andere Staaten schwiegen dazu stille; nur Christian IV. nicht, der diesmal für das Völkerseerecht, etwas späterhin aber auf eine ganz entgegengesetzte Art wider dasselbe strebte, wie wir bereits gesehen haben.

Dieser Handel hat eine große Wichtigkeit in der Geschichte dieser Sache. Man sieht 1) ein Volk, bei welchem man Kaltblütigkeit als charakteristisch ansieht, das sich der Vortheile des Handels mit seinen Feinden selbst so lange erfreuet hatte, zu dem raschen Schritt übergehen, daß es andern Völkern, die nicht jenes Volkes Feinde sind, die Handlung mit demselben verbieten will. Doch war es wol nicht Hitze allein, die es so weit verleitete. Der Handlungsneid, die Besorgniß, daß nun bald andere Völker sich in ihre Stelle in dem spanischen Handel setzen möchten, die Hofnung, Spanien in Ansehung des Vortheiles der Indischen Waaren recht sehr verlegen zu machen, dann aber auch die Ungewißheit von dem Erfolge ihrer direkten Expeditionen auf Ostindien gaben ohne Zweifel die mächtigern Gründe dazu an. Als nun diese so gut ausfielen, und der Ostindische Handel ganz in ihre Hände zu fallen anfing, so durften sie diese harte Maas-

regel nicht weiter verfolgen. 2) Hier ist meines Wissens der einzige Fall, da ein so mächtiger Staat, wie Frankreich es wirklich nun wieder war, dem so unnatürlichen Ansinnen des minder mächtigen, seine Handlung mit einem friedlichen Staate aufzugeben, wirklich nachgiebt. Davon aber habe ich die muthmaßlichen Ursachen bereits angegeben.

§. 10.

Der Vorfall, da im J. 1666. den 24sten August holländische armirte Schiffe die Elbe heraufsegelten, und im Gesichte Hamburgs funfzehn Britische in Erwartung einer Convoi vor ihren Ankern liegende Kaufahrer angriffen, drei davon nebst einem Hamburgischen verbrannten, drei andre, nebst noch einem Hamburgischen, wegnahmen und mit sich fortschleppten, war ein harter Bruch des Völkerseerechts, nach welchem die Flüsse selbst zwischen kriegenden Völkern nicht beunruhigt werden dürfen. Valin giebt in seinem Tr. des Prises, S. 44. und S. 21 der Pieces Justificatives, ein sehr gerechtes Edict Ludwigs XIV. an, nach welchem selbst über feindliche mit behörigen Commissionen versehene Kaper verfügt wird, sie als Seeräuber zu behandeln, und die Mannschaft auf die Galeeren zu schmieden, wenn sie in Französische Flüsse einlaufen, und dort kapern würden. Die Hol-

länder hatten eine Zeitlang bei Glückstadt gelegen, und wagten diese Gewaltthätigkeit aus Rache darüber, weil die Briten wegen eines über ihre Nation erlangten Vortheils Victoria geschossen hatten. Wahr ist es, daß die Hamburger aus Furchtsamkeit die letzten Schiffe unter ihren Kanonen hatten wegnehmen lassen, ohne scharf zu schiessen, und, wozu sie freilich mehr Grund hatten, den in Hamburg befindlichen Briten nicht hatten erlauben wollen, diese Schiffe mit Gewalt zu retten. König Karl II. warf also die ganze Schuld auf sie, und da der Kaiser sich ihrer vergeblich angenommen hatte, auch Holland sich zu keiner Vergütung verstand, so war das Ende der Sache, daß Hamburg mit einer beträchtlichen Summe den Briten dafür büssen mußte. Indeß gehört dieser Vorfall nicht ganz in die Reihe derjenigen, die ich hier erzähle. Er war eine offenbar unrechtmäßige Gewaltthätigkeit, nicht aber eine der im Kriege gewöhnlichen Beeinträchtigungen des Seehandels.

§. 11.

Doch war dies nicht das letztemal, daß Holland eine Maasregel nahm, die mit seiner Handlungspolitik in der Hinaussicht auf das, was ihm selbst in Kriegszeiten zuträglich ist, so sehr streitet. Sein durch den zwölfjährigen Stillstand unterbrochener

Krieg mit Spanien war im Jahr 1621 wieder sehr lebhaft angefangen, und da nun vier Jahre darauf Carl I. König der Briten mit Spanien in Krieg gerieth, trieben beide Mächte vereint ein ähnliches Spiel. Sie erweiterten nicht nur die Bestimmung der Contrebande auf eine Menge Dinge, die man bis dahin nicht als solche ansah, selbst auf Gold und Silber, sondern man legte es auch darauf an, die neutralen Mächte zuerst in Güte zur Untersagung alles Handels nach Spanien zu vermögen, und, wenn dies nicht gelingen wollte, Gewalt zu brauchen. Dies geschah wirklich gegen französische Schiffe, und ward eine der Ursachen des bald nachher ausbrechenden Krieges zwischen Gr. Britannien und Frankreich.

Man merke, daß in den Händeln jener Zeit nicht von dem Rechte die Rede war, mit bekriegten Völkern zu handeln, und ihnen Zufuhr aller Art zu thun. Es konnte damals noch nicht recht in Frage kommen, weil es mit der Frachtfahrt noch nicht lebhaft ging, und fast aller Handel noch in dem Wege des Eigenhandels fortging. Damit mochte es sich in der ersten Hälfte des 17ten Jahrhunderts sehr geändert haben, und nun gab im Jahr 1642 England

das erste Beispiel des bessern in seinem Tractat mit Portugall. (S. 49.)

Eine Unterbrechung ausgenommen, da die Holländer in dem Kriege mit der Britischen Republik vom Jahr 1652 an ähnliche Störungen der Handlung auf diesen Staat unternahmen, welchen insonderheit Schweden mit Kraft begegnete, waren die Jahre 1642—75 gewissermaßen die goldne Zeit des Völker-Seerechts, wie ich bereits S. 66 angemerkt habe. Ein Tractat ward nach dem andern mit Einwilligung in das Recht der neutralen Flagge geschlossen. Nun aber gaben die beiden Mächte, welche demselben überhaupt am meisten entgegen gestrebt haben, Gr. Britannien und Schweden, in ihrem Tractat von 1661 wiederum ein gehäßiges Beispiel des Gegentheils. Dagegen mußte Gr. Britannien 1667, und noch mehr 1674 und 75 den V. Niederländern, mehr nachgeben, als es je einer Nation gethan hatte. Wie und warum Dänemark es versäumte, sich an die V. Niederländer in Rücksicht auf jenen ihm zu allen Zeiten vorzüglich wichtigen Punkt so anzuschliessen, wie seine Tractaten von 1669 und 70 es dazu berechtigten, davon habe ich oben die muthmaslichen Gründe angegeben, muß aber hinzusetzen: a) daß es mir unerklärbar bleibt, daß Dänemark 1670

den Tractat auf Bedingungen schloß, die doch denen bereits 1668 den Holländern bewilligten nicht glichen; b) noch weniger leuchtet mir ein, warum der Dänische Hof nicht sogleich im Jahr 1675 bei dem Britischen auf einen andern Handlungstractat drang, in welchem ihm ähnliche Bedingungen, wie den Holländern, eingeräumt würden. Denn damals war dieser auf einem bessern Wege, als jemals nachher, dem Recht der neutralen Flagge alles einzugestehen.

§. 12.

Aber nun brach mit dem durch die Britische Revolution veranlaßten Kriege im Jahr 1689 ein desto ärgeres Ungewitter gegen dies seinem Bestande sich nähernde Recht aus. Nie ist dem Völkerrechte so Trotz geboten worden, als in dem damaligen Betragen Gr. Britanniens und Hollands gegen alle neutrale Mächte, wovon man jedoch die Ursachen bloß in der Willkühr eines schnell vom Prinzen zum Könige gestiegenen Mannes suchen muß, den die Geschichte sonst nicht von dieser so verhaßten Seite darstellet. Die Erinnerung dieser Vorfälle ist vor kurzem vom Herrn Prof. Hegewisch in seiner so bündigen kleinen Abhandlung über die Neutralität nur kurz erneuert. Weit mehr erfährt man aber

von derselben, §. 135. ff. des Büchleins, welchem ich hier folge. Doch hat mir dasselbe eine starke Nachlese von Umständen übrig gelassen, welche keinesweges zu übersehen sind. In vielen der bisher dargestellten Beispiele großer Eingriffe in das See-Völkerrecht habe ich geglaubt, die Ausbrüche gereizter Leidenschaft bei den in Krieg gerathenen Staaten zu bemerken, oder bemerkbar machen zu müssen, welche sich diese Eingriffe erlaubten. Aber hier liegt keine Leidenschaft zum Grunde, sondern man entdeckt den kaltblütigsten Vorsatz Wilhelms III. in dem Kriege, den er mit überwiegender Macht anzufangen glaubte, das übrige Europa zu kränken: einen Vorsatz, der, so oft er in Ludwigs XIV. Handlungen erscheint, von allen gleichzeitigen Schriftstellern aufs härteste beurtheilt worden ist. Wem diese Anklage zu hart scheint, der höre mich, oder lieber die Geschichte.

Ludwig XIV. hatte mehr Veranlassung zu diesem Kriege, als zu irgend einem andern von ihm geführten. Man sehe meine Welthändel bei dem Jahre 1688. S. 217. Dennoch ging er ungerne an denselben. Vielleicht wäre dasmal die Verjagung Jacobs II., die gestörte Wahl des Cardinals Fürstenberg in Cöln, und die Pfälzische Allodial-Erbschaft keine

Ursache eines neuen Blutvergiessens geworden, wenn der König einen gewissen von Louvois angeordneten Bau nicht lebhaft gemißbilliget hätte. So aber sagte der Minister: Man muß dem Könige etwas anders zu thun geben; er muß wieder Krieg haben. Und siehe! es ward Krieg. Doch ward der Krieg gegen Holland erklärt, ohne der durch dasselbe eben damals bewirkten Britischen Revolution mit Einem Worte zu erwähnen. Bloß ihre Einmischung in das Cölnische Wahlgeschäft gab den Vorwand. (Man sehe diese Erklärung bei Dumont Tom. 7. Part. 2. P. 212.) Mit England zögerte Ludwig, und Wilhelm eilte ihm durch seine Kriegserklärung im Mai 1689 vor, um die Anerkennung seiner Königswürde von dem Kaiser und dessen Bundesgenossen zu erlangen, welche bisher noch damit zögerten. Da war also wol noch kein Grund zur Leidenschaft und Erbitterung auf König Wilhelms Seite.

Auch die Holländer zeigten ihn noch nicht in der Kriegserklärung, welche sie am 9ten März 1689 der Französischen entgegen setzten. Natürlich erklärten sie in derselben den neutralen Staaten, was sie in diesem Kriege für Contrebande angesehen und die Zufuhr davon den neutralen Mächten wehren wollten.

Hierin leitete sie natürlich die Rücksicht auf den Traktat mit England von 1674. Sie mußten nichts verbieten, nichts zur Contrebande machen, was England damals nicht dafür erklärt hatte, um nicht bei veränderten Umständen sich von England wieder vorhalten zu lassen: Aber seht, was ihr selbst im Jahr 1688 gethan habt! Ich kann jezt nicht auffinden, ob in den Erklärungen und Manifesten der Briten 90 Jahre später ihnen so etwas als eine Folge desjenigen Schrittes wirklich vorgehalten sei, zu welchem sie 1689 sich durch England verleiten liessen. Ein Scheingrund hätte wenigstens darin gelegen, um den Tractat von 1674 als vernichtet anzusehen, von welchem mich wundert, daß er nicht nach der Zeit von den britischen Ministern den Klagen der Holländer über dessen Verletzung entgegen gesetzt ist.

Man erinnere sich, daß Wilhelm III. bis an seinen Tod noch Statthalter der V. Niederlande blieb. Als solcher hätte er den Staat, dem er durch seine Geburt angehörte, nicht in dem seiner Handlungspolitik zuträglichen Gange stören sollen. Aber nun war er auch König von Gr. Britannien. Der Geist Karls II., in welchem er 1661 in dem Tractat mit Schweden und acht und neun Jahre hernach in beiden Tractaten mit Dänemark sich wider das Recht

der neutralen Flagge erklärt hatte, in welchen er Meister von der Sache war, ruhete — es ist zu wenig zu sagen: zwiefältig — auf ihm.

Nach der Kriegserklärung gegen Frankreich foderte er eine ausserordentliche Gesandschaft von Holland nach London, um eine Off- und Defensiv-Allianz für den laufenden Krieg zu schliessen, unter deren sechs Mitgliedern, der auch als Schriftsteller berühmte Bürgermeister von Amsterdam, Nicolaus Witsen, war. Man hätte denken sollen, daß die Erretter G. Britanniens bei dem durch sie auf den Thron gesetzten Könige keinen Wunsch hätten vergeblich äussern dürfen. Aber sie erfuhren gerade das Gegentheil. Der König und seine Minister geboten ihnen alle Artikel dieses Bündnisses, und ihre Gegenvorstellungen wurden nicht gehört und zum Theil verspottet. Der Verfasser der sogenannten Vaterländischen Geschichte giebt in dem 6ten Abschnitt des 61sten Buchs aus Witsens Berichten einen Auszug, der jeden unbefangenen Leser empören muß. Ein Hauptartikel dieser Allianz, welchen der König gebot, war, die Störung aller Handlung aller neutralen Nationen mit Frankreich. Die Holländischen Abgesandten sträubten sich äusserst dagegen. Als vier derselben nachgegeben hatten, that Witsen noch alles mögliche, um die

Unbilligkeit eines solchen Unternehmens fühlbar zu machen. Diese leugnete der König selbst ihm nicht ab, sagte ihm aber, es müsse nun so sein, und das wäre das Kanonenrecht. In der besondern Angelegenheit wegen eines mit Tehr beladenen und aufgebrachten Schiffes mußte er die Antwort hören: seine Anmerkung, daß Tehr nicht Contrebande wäre, sei närrisch; es sei Wunder, daß er es nicht besser wüßte, aber man sehe es deutlich, daß Seeleute keine Staatsmänner wären. Vor, zwischen und nach diesen Unterhandlungen wurden die Holländer in allen vorkommenden Fällen in Ansehung ihrer Schiffahrt und Handlung von den Engländern selbst gekränkt. Vielweniger sahen sie ihre Hofnung erfüllt, sich einzelne Vortheile für dieselbe neu auszubedingen. Ich habe bereits oben gesagt, daß in dem folgenden Jahre die bis dahin schwächer beobachtete Navigations-Akte in erneuerte Kraft gesetzt ward.

Endlich unterzeichnete Witsen den 23sten August 1689 die verhaßteste aller Akten, welche jemals wider das Völker-Seerecht erschienen ist, durch welche beide Staaten sich verbanden, Güter und Schiffe aller Nationen, die auf Frankreich handelten, wegzunehmen, auch selbst diejenigen, welche von Frankreich zurück-

kehrten. Ein sechster Deputirter, van Citters, erschien nicht bei der Zeichnung, mußte sich aber nachher auch dazu bequemen.

Da die Europäischen Mächte großentheils gegen Frankreich bereits verbündet waren, so waren es nur die Nordischen und die Hansestädte, welche dieses heillose Unterfangen hauptsächlich anging. Denn auf eine Störung des Handels auf Frankreich in der mittelländischen See dachte man wol im Ernste nicht. Man ging so rasch zu Werke, daß man auch sogleich eine Anzahl Dänischer, Schwedischer und insonderheit Hamburgischer Schiffe aufbrachte, die vor jener Erklärung ihre Rückreise aus den französischen Häfen angetreten hatten. Die Holländischen Botschafter, insonderheit Witsen und van Citters strebten männlich für deren Freilassung; aber vergebens. Der König wollte es so, schreibt Witsen, es mußte so sein. Doch wurden die Dänischen und Schwedischen Schiffe wieder frei gelassen. Der Verfasser des Tr. sur la liberté de la navigation sagt §. 136: „Die Hamburger hatten also Unrecht, „weil sie ohne Protection waren. Die Dänen und „Schweden hatten Recht, weil ihre Könige sich ihrer „annehmen konnten." Schlimm genug! daß der Deutsche Seehandel so ganz ohne Protection ist!

Aber möchten doch Deutsche Staatsmänner dies sich nicht gleichgültig sein lassen, und einsehen, daß der daraus entstehende Verlust auch ein Verlust Deutschlands, und nicht derer Häfen allein ist, von welchen aus der Deutsche Seehandel getrieben wird!

Es wäre zwar sehr der Frage werth, ob diese unerhörte Kränkung des Völker-Seerechts besondere Ursachen gehabt habe. Witsens so aufrichtiger und umständlicher Bericht, deutet auf keine andere, als diese: der König wollte es. Aber woher kam denn dem Könige dieser böse Wille? Bei dem leichtsinnigen Karl II., der bald so, bald anders handelte, wäre eine solche Frage nicht wichtig. Aber bei dem ernsthaften, kalten Wilhelm, diesem Könige, der selbst den ernsten Briten zu ernsthaft und trocken war, so, daß er niemals deren Liebe gewinnen konnte, den, wie ich gezeigt habe, keine Veranlassung bei dem Anfange dieses Krieges aus seiner Fassung bringen konnte, bei diesem bleibt es immer der Frage werth, wie konnte er so böse, so ungerecht werden? Noch kann ich keine andere Erklärung finden, als diese: Er war aus einem eigentlich nicht souveränen Prinzen König geworden, und handelte in dem Gefühl des Stolzes, das ihm seine neue Krone gab, und der Uebermacht über schwächere Staaten, zu deren Besitz er glaubte gelangt zu sein. Auch

der Gedanke mag stark mitgewirkt haben, dem Stolze des Volks zu schmeicheln, das sich der Herrschaft der Meere anmaßt, und dadurch ihm noch sein neues und nicht sehr befestigtes Regiment angenehm zu machen. War dieses, so muß man auch eingestehen, daß die Briten diese ihre Anmassung in keinem andern Vorfall mit gleichem Uebermuth bethätiget haben. Aber das bleibt auch immer wahr, daß die verhaßtesten Schritte, die Ludwig XIV. in seiner für eine Zeitlang wirklich erlangten Uebermacht gethan hat, gar wol die Vergleichung mit diesem ertragen können, und minder höhnend und schmählich für seine Zeitgenossen erscheinen.

Ich habe schon §. 1. dieses Kapitel angemerkt, wie viel Recht Ludwig gehabt hatte, allen Seehandel auf die britische Staaten gleichmäßig zu stören. Er that es nicht. Wilhelm aber erfuhr in diesem Kriege so wenig Vortheil von seiner gemeinten Uebermacht, daß die Briten in keinem Kriege so sehr durch die französischen Kapereien verlohren haben, als eben in diesem.

Ich mag von den Folgen, die dieses Handlungsverbot während des Krieges hatte, und von den standhaften Maasregeln, welche Schweden und Dänemark dagegen nahmen, nicht aufs neue eine Erzäh-

lung geben, welche sich in allen Geschichtsbüchern von Dänemark und Schweden, kurz in Herrn Hegewisch angeführtem Tractat über die Neutralität und vollständiger §. 137. der Tr. sur la liberté de la Navigation mit Nachweisungen auf größere Werke befindet.

§. 13.

In dem darauf folgenden Spanischen Successions-Kriege lief alles desto gelinder ab. Gr. Britannien und Holland möchten ohne die Eifersucht über die Handlungs-Vortheile, welche die Gelangung eines Französischen Prinzen zur Spanischen Krone dieser Nation versprach, nicht in diesen Krieg eingetreten sein. Nun aber waren die Kaufleute beider Staaten desto begieriger, die Vortheile der Handlung mit Spanien und Frankreich selbst während des Krieges an sich zu halten. Dawider geschah nun zwar dies und jenes. Auch machten die Briten im Jahr 1705 den Zuchtmeister der Holländer, indem sie 21 von deren aus Frankreich zurückkommenden Schiffen aufbrachten, aber auch wieder losgaben. Aber in den spätern Jahren des Krieges ging dieser Handel ungestört und fast offenbar fort. Auch die neutralen Schiffe hatten in demselben guten Frieden. Dennoch lief dieser Krieg so überaus glücklich, und gab den Briten die Erfahrung,

die sie bisher nicht haben benutzen wollen, daß Freiheit des Handels im Kriege die Besiegung einer bekriegten Nation nicht hindere noch erschwere. Und noch kann im Jahr 1778 ein Brite auf seinem Richterstuhl glauben: England sei verlohren, wenn die Dänen Ochsen- und Schweinefleisch nach Bourdeaux führen. (S. 128.)

§. 14.

13) Aber schon in gleicher Zeit störte Schweden allen neutralen Nazionen die ostseeische Handlung, und verbot 1715 diejenige gänzlich, welche auf die ihm abgenommenen Staaten ging. Auch darüber mag ich mich nicht verbreiten. Die letzten Handlungen Carls XII. sind überhaupt so regellos, die Politik leitete so wenig sein Betragen gegen andere Mächte, aber desto mehr folgte er seinen Leidenschaften, zumal nachdem ihn das Glück ganz verließ, daß eine nähere Beurtheilung derselben in politischer Hinsicht ganz unerheblich bleibt. Eben so wenig mag ich bei dem von Schweden im Jahr 1742 in seinem Kriege mit Rußland zu sehr erweiterten Verbot der Contrebande verweilen, zu welcher es auch den Zeug zu Flaggen zählte, wenn gleich den V. Niederländern daraus ein Anlaß entstand, eine Flotte

in die Oſtſee zur Deckung ihres Handels zu ſchicken. Denn Schweden handelte den mit ihnen beſtehenden Tractaten durchaus zuwider. Das kann ich jedoch nicht unbemerkt laſſen, daß bis zu den neueſten Zeiten Schweden dem Recht der neutralen Flagge am ſtärkſten und oftеſten nächſt England entgegen geſtrebt hat. Auch muß nicht vergeſſen werden, daß Carl XII. das erſte Beiſpiel von Kaperei auf der den Deutſchen mit Recht ſo heiligen Elbe gab.

§. 15.

14) Wichtiger, als alle bisher erwähnten Händel, ſind diejenigen, welche die drei folgenden Kriege erregten, nemlich

1) Der anfangs Spaniſch-Britiſche Krieg 1738, an den ſich 1741 der öſterreichiſche Succeßionskrieg fügte, aus welchem 1743 ein ſehr allgemeiner Seekrieg ward, in welchem jedoch, als ſolche, die in den Landkrieg mit verwickelten V. Niederländer nicht mit eintraten.

2) Der ſiebenjährige Krieg, der von ſeinem Anfang bis zum Ende ein Seekrieg war, an welchem aber auch die V. Niederländer nicht Theil nahmen.

3) Der Nord-Amerikaniſche mit den aus ihm entſtandenen Seekriegen, in welchen zuletzt auch

die V. Niederländer, so zu reden, hineingedrängt wurden.

Die Wichtigkeit der aus diesen Kriegen bis zum Entstehen der bewaffneten Neutralität erwachsenen Händel würde mich zu einer weit vollständigern geschichtlichen Darstellung veranlassen, als ich bisher gegeben habe, wenn ich nicht auf die §. §. 142 bis 158 des so oft angeführten Tractats und die dort benannten Zeitschriften verweisen könnte. Ich würde dieselben, anstatt sie auszuschreiben, meiner Schrift als einen Anhang beifügen, wenn ich nicht annähme, daß das Buch in den Händen jedes Lesers sich befinde, den auch meine Arbeit interessirt, und in der Deutschen Uebersetzung noch nicht vergriffen sei. Aber mir verbleibt dennoch der Anlaß zu einigen triftigen Bemerkungen, von welchen ich glaube, daß sie für künftige Zeiten sehr wichtig werden, wenn es jemals wieder dahin kömmt, daß man den zu allgemeinen Störungen des Völkerseerechts durch die Briten billige Grenzen zu setzen unternimmt.

Da die V. Niederländer in den beiden ersten ganz, und in den ersten Jahren des dritten die Vortheile ihrer neutralen Flagge so, wie sie ihnen Kraft des Tractats von 1674 und dessen Zusatze von 1675 offenbar zustanden, ganz anders zu benutzen anfingen,

als dies in den vorigen Kriegen möglich gewesen war, in welchen sie selbst mit verwickelt gewesen waren, so erfuhr England nach so vielen Jahren zuerst, daß es ihnen in dem erwähnten Tractat, doch insonderheit in dem Nachtrage, zu viel für sein Kriegs-Interesse eingeräumt habe. Die Briten sahen hier drei Dinge hervorkommen.

a) daß die Holländer in der ihnen durch die Navigations-Acte zum Theil entzogenen Ostseeischen Frachtfahrt zu viel für den Handlungsneid der Briten wieder gewönnen, da sie die Frachtfahrt zum Dienst der in allen drei Kriegen verwickelten Mächte trieben.

b) Daß die Gr. Britannien von der Natur gegebene Obergewalt über den Canal, durch welche es Frankreich und Spanien die Zufuhr von Schiffsmaterialien ganz abzuschneiden im Stande ist, ihm nichts nütze, wenn die V. Niederländer diesen kraft des Tractats von 1674 dieselben ungehindert zuführen könnten.

c) daß insonderheit ihre Uebermacht zur See ihnen nicht diene, den Franzosen ihren Colonienhandel zu stören, wenn die holländischen Schiffe, nach der von Frankreich ihnen gegebenen Erlaubniß, die französischen Colonien ungehindert befahren dürften.

Dazu waren sie insbesondere durch die Declarazion vom 30sten December 1675 berechtigt, in folgenden Worten: beide Partheien "sollen nicht nur von einem neutralen Hafen oder Platze zu einem, der dem andern Theile feindlich ist, oder von einem feindlichen zu einem neutralen übergehen, und Handel und Gewerbe treiben dürfen, sondern auch von einem feindlichen Hafen und Platze zu einem andern, es mögen diese eben demselben oder verschiedenen Prinzen und Staaten angehören, mit welchen die andere Parthei sich im Kriege befindet." *)

Das Interesse Großbritanniens, diese Tractaten zu brechen, war freilich so groß, daß, wenn es dieselben geradezu aufgekündigt hätte, dem Völkerrecht nicht zu nahe getreten wäre, weil doch kein Tractat als auf immer oder für alle Zeitumstände geschlossen angesehen werden kann. Oder es hätte demselben Einschränkungen setzen, oder, um die Fahrt zwischen Frankreich und den Colonien zu stören, die Convention von 1675 aufrufen können. Aber es that ohne Aufkündigung der Tractaten alles, was

*) Man merke hier beiläufig an, wie unrichtig der britische Richter oben annahm, daß Carl II. damals auf eine enge Vereinigung mit Holland und auf wechselseitigen Beistand hinaus gesehen habe.

denselben zuwider lief, und verursachte den Holländern einen Schaden, den sie für den ersten dieser Kriege auf 18, für den zweiten auf 100 Millionen Gulden anschlagen. Allererst in dem Jahr 1780 kündigte es diese Tractaten geradezu den Holländern auf. Warum aber that es dies nicht eher?

§. 16.

Ganz anders aber waren die Vorfälle anzusehen, welche andern neutralen Mächten zu Klagen gegen die Briten Grund gaben, von welchen nur Preußen in dem ersten dieser Kriege mit Kraft handelte. Denn

a) In Ansehung dieser konnte doch G. Britannien unmöglich zur Absicht nehmen, ihnen die Ostseeische Fahrt stören zu wollen, da sie fast alle an diesem Meere ihren Wohnsitz hatten.

b) Den Canal ihnen zu sperren, war dem Völkerrecht um so mehr entgegen, da die Seefahrer dieser Völker nicht, wie die Holländer, fremde Produkte, sondern Produkte ihres Landes verführten, die auch die Briten selbst sich sehr willkommen sein ließen. Ihnen deren Verführung zu andern Nazionen verbieten und ihnen die östliche Oefnung des Ca-

nals zur Gränze setzen wollen, hatte eine weit gehäßigere Seite.

c) Mit der Frachtfahrt zwischen Frankreich und dessen Colonien befaßten sich diese wenig oder gar nicht. Das erfolgte allererst in dem letzten dieser Kriege, in welchem auch Gr. Britannien diese zu erlauben für sich gerathen fand.

Also kam es in den Händeln mit diesen hauptsächlich auf das Recht an, in neutralen Schiffen nicht wirklich contrebande, sondern solche Güter überzuführen, die nur insofern feindlich heißen, weil der Kaufmann der feindlichen Nazion sie verschrieben, bezahlt oder zu deren Bezahlung sich verbunden hat, oder solche, die er in ein aus seinen Häfen segelndes neutrales Schiff noch unverkauft, noch als sein Eigenthum, verladet; kurz Güter, die im Commissionshandel ihren sonst natürlichen Weg gehen.

Es wäre doch so natürlich, dem gesunden Menschenverstande und der natürlichen Billigkeit so gemäß, als je ein Ding in der Welt es sein kann, daß die Briten diesen so ganz unschuldigen Handel von jedem andern unterschieden, der ihrem Interesse im Kriege einigermaaßen nachtheilig sein kann. Es wäre vorlängst zu erwarten gewesen, daß sie den Klagen der Neutralen wenigstens in so ferne nachge-

geben, und die Regel: frei Schiff, frei Gut, wenigstens in Rücksicht auf diesen unschuldigen Handel der Neutralen hätten zur Kraft kommen lassen; daß sie die Ungerechtigkeit fühlten, die darin liegt, wenn, wie es das 4te Beispiel S. 143 ff. beweißt, die Eigner einer Ladung 86635 Mk. Bco. werth, an welche keine britische Chikane den geringsten Anspruch findet, mit 33⅓ Procent dafür büßen müssen, weil sich 6 Fäßer Blech, eine unschädliche, aber dem nicht erwiesenen Vorgeben nach, von einem Franzosen committirte Waare, ihnen unwissend, dabei befindet.

§. 17.

Es ist leicht anzunehmen, daß, wenn G. Britannien jemals das Recht der neutralen Flagge für die unschädliche Handlung über See, vollends für die mit eignen Producten, allgemein anerkennen, dann aber auch das, was es für Contrebande angesehen wissen will, allgemein und bestimmt, aber auch mit Billigkeit erklären wird, es mit fast allen neutralen Nationen außer Streit sein, auch es keiner besondern Handlungs-Tractaten über diesen Punkt bedürfen werde. Aber wie wenig dasselbe dieses Sinnes sei, wie wenig selbst das Entstehen der be-

waffneten Neutralität es geneigt machte, nur etwas davon nachzugeben, das beweißt die Erklärung vom 19ten April 1780, in welcher es den vereinigten Niederländern die nie gehaltenen Tractaten rein aufkündigt und erklärt, "daß die Unterthanen der General-Staaten auf gleichen Fuß angesehen werden sollen mit den Unterthanen anderer Staaten, die durch keinen Tractat privilegiirt sind, — daß demzufolge die Befehlshaber aller Kriegs- und Kaperschiffe berechtigt und aufgefodert sein sollen, sich aller Schiffe zu bemächtigen und sie aufzubringen, die den Unterthanen der General-Staaten gehören, von denen sie finden, daß sie einige den Feinden S. Maj. gehörende Güter, oder solche Güter am Bord haben, welche nach dem allgemeinen Völkerrecht für Contrebande gehalten werden."

Der Ausdruck privilegiirt ist sehr bemerkenswerth. Privilegiiren ist die Handlung eines Oberherrn, durch welche er einzelnen erlaubt, was nach irgend einem von ihm fürs Allgemeine gegebenen Gesetze nicht erlaubt ist. Zwar hat England alle von mir angeführte Tractaten in solchen Ausdrücken geschlossen, die auf ganz gleiche Rechte beider contrahirenden Mächte zu deuten scheinen. Aber so

ist es nicht gemeint, sondern, wenn es das Recht der neutralen Flagge in fünf Tractaten eingewilligt hat, so hat es nur die andern Staaten privilegiirt, das ist, ihnen eine Befreiung von dem Gesetz, das es allen übrigen Nationen in Ansehung ihres Seehandels giebt, zugestanden. Was ich hier sage, ist gewiß keine Wortkläuberei, wenn anders dem Worte Privilegium eine bestimmte Bedeutung zukömmt. Es ist immer in jenen Tractaten von gleichen Rechten die Rede, welche eine Nation der andern gleichmäßig einräumt. Auch heißt es nirgends, daß die Briten, die Schweden, Portugiesen ihrer Seits privilegiiren, weil dann doch auch es eben so gut hätte heissen müssen, daß jene Nationen die Briten auch ihrer Seits privilegiirten.

§. 18.

Mir ist keine öffentliche Acte bekannt, in welcher das britische Ministerium es so rein vom Munde gegeben hätte, daß es allen neutralen nicht durch besondere Tractaten privilegiirten Nazionen die Befugniß versage, feindliche Güter, von welcher Art sie auch sein, zu verführen, ohne einigen Unterschied, ob sie von einem feindlichen Hafen in oder außer Europa zu einem andern oder zwischen feindli-

chen oder neutralen Häfen gehen. Seine Gerichte hatten freilich nie eine Rücksicht auf diesen Unterschied genommen. Aber die Entscheidungen derselben sind keine öffentliche Erklärungen. So waren es auch diejenigen Erklärungen nicht, die in den Verhandlungen mit dem preußischen Hofe von dem Britischen gegeben wurden, wenn sie gleich nachher die Publicität erlangten.

In eben diesen Verhandlungen war es völlig zur Sprache über diese für ganz Europa so wichtige Angelegenheit mit dem britischen Hofe gekommen. Friedrich der Große wußte es besser, als andre Fürsten, dahin zu bringen, daß man ihm, wie das Sprichwort sagt, reinen Wein einschenken mußte. Die britischen Minister mußten vier britische Rechtsgelehrte zu Hülfe rufen, und der Staats-Secretär Carteret in Ansehung seiner so bestimmt gegebenen Erklärung für unmündig erklärt werden, die er auf die lautere unumwundene preußische Anfrage gegeben hatte, "was man eigentlich britischer Seits für verbotene Waare halte, und ob man darunter auch Getraide, Holz, Planken, Hanf und Leinsamen rechnete, damit der König seine Unterthanen unterrichten könne, wie sie sich bei ihrem Handel zu verhalten." Carteret hatte sich anfangs hinter der allge-

meinen Antwort verstecken wollen, daß nur Kriegsbedürfnisse verboten wären, hatte aber auf die wiederholte Frage jene Waaren für unverboten und dazu erklärt, "daß im übrigen (Kriegsbedürfnisse ausgenommen) die Handelsfreiheit neutraler Mächte auf eben dem Fuße, wie im Frieden, bliebe." Die britischen Ulemas machten zur Freude der Minister aus, "die mündliche Erklärung eines Ministers könne zwar anzeigen, was seiner Meinung nach, vermöge des Völkerrechts verbotene Waaren sein, aber nie so verstanden werden, als hätte sie die Kraft eines Vertrages, der gemacht wäre, um dem Völkerrecht etwas von seiner Gültigkeit zu benehmen." Aber der König hatte den Staats-Secretär nicht um seine Meinung über das Völkerseerecht, sondern um die positive Meinung des brititischen Ministeriums befragt, "was dieses eigentlich für verbotene Waaren halte," nicht um über diese Meinung mit ihm zu disputiren, sondern sich darnach richten zu können. Auch ist wohl zu bemerken, daß Verfügungen über diese Sache Handlungen des Königs der Briten in Kraft der ihm zustehenden ausübenden Gewalt sind, folglich die Antworten seines Staats-Secretärs als in seinem Namen gegeben und für hinlänglich entscheidend angenommen werden müssen. Lägen bei

dieser Sache Parlamentsacten zum Grunde, so hätte die Antwort eines Staats-Secretärs nicht weiter Gültigkeit, als insoferne sie mit diesen Parlaments-Acten übereinstimmte.

Die Rechtsgelehrten mußten mit allen Sophisterein hervortreten, mit welchen die Nation ihre Anmaßungen zu beschönigen gewohnt ist. Sie beriefen sich auf das veraltete Consolato del Mare, als ein festes noch bestehendes Seegesetz. — Ich finde nicht, daß man ihnen entgegengesetzt habe, was ich oben S. 5. anführte, daß dasselbe durch die Zustimmung und Beschwörung von funfzehn seefahrenden Staaten seine Kraft gewonnen habe, und dies das Werk zweier Jahrhunderte gewesen sei.

Ich mögte ihnen geantwortet haben: Damals habt ihr dies Seegesetz nicht gleich andern Staaten beschworen, auch sonst durch keine Acte bethätiget, daß ihr dasselbe annähmet. Vielmehr hat um das Jahr 1570 eure Königin durch ihre gegen die Holl- und Seeländer ergriffenen Maaßregeln deutlich bewiesen, daß dies Seegesetz ihr für nichts gelte. Es ist also höchst ungereimt, daß ihr jetzt 180 Jahre später eben dies Gesetz zu einem allgemein geltenden Seegesetze machen, und in dessen Folge, so bald und so oft ihr Krieg habt, andere unabhängige Na-

tionen zwingen wollt, den jetzt überall angenommenen natürlichen Gang ihrer ganz unschädlichen auf euren Krieg sich gar nicht beziehenden Handlung ganz zu verwandlen und allen Commißionshandel in Eigenhandel zu verändern, wenn die Commißion von Feindes Land herkömmt. Es ist ungereimt, daß ihr eure Zumuthungen an unabhängige neutrale Völker niemals in dieser zwiefachen Rücksicht unterscheidet, und bei der Frage: was ist Contrebande? was ist es nicht? immer uns die veraltete mit der jetzigen Art Krieg zu führen und Handlung zu betreiben nicht mehr zusammenstimmende Regel aufdringen wollt: wo ich meines Feindes Gut finde, da nehme ich es, scheue mich aber keiner daraus für den neutralen seefahrenden Kaufmann entstehenden Ungerechtigkeit.

Eben diese Ehrenmänner gestanden zwar, daß Gr. Britannien fünf Tractaten dem Recht der neutralen Flagge gemäß, und zwei demselben entgegen stehende geschlossen habe. Aber nach ihrer Logik bewiesen die zwei Tractaten, daß feindliches Gut in neutralen Schiffen verfallen sei, als eine Regel, und jene fünf das Recht der neutralen Flagge als eine Ausnahme des Völkerrechts.

Doch ich muß abbrechen, um nicht ins Ausschreiben hinein zu gerathen, welches ich so sehr

hasse. *) Nur darf ich nicht ganz unerwähnt lassen, daß der König den Briten die thätige Belehrung gab, daß ihre Admiralität kein Gerichtshof für unabhängige Völker sei, indem er die Sache durch eine von ihm niedergesetzte gerichtliche Commißion untersuchen ließ, und den Ersatz des Schadens seiner Unterthanen nach deren Schätzung in der Zurückhaltung des britischen Privatleuten gehörenden noch auf Schlesien haftenden Geldes suchte, welches der König selbst zu 300000 Thalern angiebt. Friedrich hält sich in der Geschichte seiner Zeit nur kurz bei diesem Handel auf, sagt auch nicht, wie derselbe beendigt sei. In dem Tractat von Westminster 1757 ward die Sache verglichen. Der König von Preußen erklärte sich, den Rest der schlesischen Schuld

*) Ich muß jedoch denen, welche sich an die deutsche Uebersetzung des Buchs halten, auf welches ich verweise, einen Fehler des Uebersetzers S. 153. Z. 17 anzeigen, der sie irre leiten würde. Er sagt, den Kapern wären die Unkosten zugesprochen. Das französische sagt: les depens adjugés aux armateurs. Darunter aber sind die Rheder oder Eigner der aufgebrachten Schiffe zu verstehen, welches die Sache ganz verändert. Dies bestätigt sich auch aus S. 157 Z. 18 19. Der Irrthum ist groß, aber einem Uebersetzer verzeihlich in Vergleichung mit derjenigen Mißdeutung des Ausdrucks, armer un vaisseau. welche Friedrich der Große, wo nicht selbst beging, doch unterschrieb. M. s. unsere Handlungs-Bibliothek im 1. Bande.

mit deren Zinsen zu bezahlen. England vergütete den Schaden der preußischen Unterthanen mit 20000 L. S., die der König unter sie vertheilen ließ.

§. 19.

Ich werde weiter unten noch Kap. 6. §. 6. ernsthaft über die Befugniß reden, mit welcher ein jeder Staat durch seine Gerichten über die Prisen entscheiden läßt, die, sei es, unter welchem Vorwand es wolle, in seinen Häfen aufgebracht werden. Friedrich II. hatte den Briten dieß Befugniß dadurch völlig eingeräumt, daß er nichts als eine Regel des Seerechts den Briten vorschreiben wollte, sondern bloß von ihnen verlangte, sie sollten die Regel machen, um seinen Unterthanen die derselben gemäße Weisung geben zu können. Aber dazu waren sie damals nicht zu bringen, und eben so wichen sie dieser gerechten Zumuthung in ihrer durch die bewaffnete Neutralität veranlaßten Erklärung im J. 1780 aus. Der König hatte also völlig recht, diesmal die Sache der Untersuchung seiner eigenen Gerichte zu unterwerfen, und andern Regenten ein Beispiel zu geben, eben dies zu thun, wenn sie, wie er, das Heft in Händen haben, und sich an irgend etwas halten können, wodurch sie den Verlust ihrer

Unterthanen ersetzen können. Aber zum Unglück wird nur selten ein Regent in diesen Fall mit den Briten kommen.

Gegen jedes Volk, dessen Gerichte nach deutlichen und hinlänglich vollständigen Gesetzen über die von ihm aufgebrachten Priesen entscheiden, wäre dieser Schritt Friedrichs nicht gerecht gewesen. Herr von Steck räumt selbst S. 80 ff. seiner neuesten Essais ein, daß diese Entscheidung vor die Gerichte eines solchen Volks gehöre. Eben das habe ich in meinem Buche gerne eingeräumt. Aber wenn ein Volk so entblößt von bestimmten Seegesetzen ist, wenn die Entscheidungen der Richter so schwankend sind, weil kein geschriebener Buchstab zum Grunde liegt, wenn diese Händel ganz und gar nicht dem übrigen bei diesem Volke Statt habenden Rechtsgange gemäß behandelt werden, wenn die Richter sonst nur nach den Buchstaben entscheiden, hier aber ins Wilde räsonniren und discurriren dürfen, wenn sie in einem Kriege den Schaden auch aufs Schiff, in einem andern bloß auf die Ladung vertheilen, ohne ein neues und verändertes Gesetz ihrer Obern anführen zu dürfen, wenn sie durch ungeheure Zögerungen solche Sachen Jahre lang dehnen, und im achten Jahre zu Untersuchungen schreiten, die in

den ersten Monaten hätten vollendet werden müssen; dann ist doch wohl keinem unabhängigen Staate zu verdenken, wenn er seine Unterthanen nicht von der Willkühr solcher Gerichte abhängen lassen will.

Sechstes Kapitel.

Ueber das Entstehen der bewaffneten Neutralität.

§. 1.

Der Krieg Gr. Britanniens mit seinen empörten Unterthanen in Nordamerika gab demselben anfangs keinen Anlaß, die Schiffahrt der neutralen Seemächte zu beunruhigen. Denn noch wagte sich kein Nordamerikaner in unsere Meere, und wenn einzelne Schiffe derselben jenseits des Canals von den Briten aufgebracht wurden, so waren sie unbezweifelbare gute Prisen, und das Recht der neutralen Flagge kam dabei noch nicht in Frage. So groß das Bedürfniß europäischer Güter in Nordamerika war, so

wagten doch lange vom Norden Europens her keine Schiffe dort hinüber zu fahren, und es entſtand alſo kein Anlaß für Britiſche Kriegs- und Kaperſchiffe dieſelben aufzubringen, ſo lange der Krieg nur zwiſchen jenen beiden Mächten fortging. Aber ganz anders ward die Sache, als Frankreich und nächſtdem Spanien in dieſen Krieg eintraten. Die Briten gingen nun wieder ihren alten Gang, und die von mir S. 121 bis 149 erzählten und erläuterten Vorfälle ſind alle aus den beiden erſten Jahren des allgemein gewordenen Krieges 1778. 79.

Frankreich that wieder beinahe eben das, was es 1744 gethan hatte. (S. 76.) Sein Kaperreglement vom 26ſten Jul. 1778 ſtand in manchen klaren Widerſprüchen mit denen Commerztractaten, in denen es das Recht der neutralen Flagge eingeſtanden hatte, ſelbſt mit dem in eben dieſem Jahre mit Nordamerika geſchloſſenen Tractat. Es iſt doch äuſſerſt ſonderbar, daß die Regenten ſich nur in dem Völkerſeerecht die auffallenſte Widerſprüche zu Schulden kommen laſſen, vor welchen ſie in ihren übrigen Verfügungen ſich ſo ſehr hüten, und ſich ihrer gewiß ſchämen, wenn ſie aus Irrthum und Uebereilung entſtanden ſind. Die Widerſprüche mit dem Däniſchen Tractate von 1742 insbeſondere hat Herr v. Hennings S. 30 ff

des ersten Bandes umständlich aus einander gesetzt. Seine Anmerkungen erinnern an ähnliche Widersprüche zwischen eben diesem Tractat und dem Kaperreglement von 1744. Der Geist der Ordonnanz von 1681 entdeckt sich in beiden, und daraus entstanden solche Beeinträchtigungen der neutralen, insonderheit der Dänischen Schiffahrt, wovon ich S. 106 sechs Beispiele beigebracht habe, welchen man aber aus jener Sammlung (1. Band, S. 33 bis 36) noch zwei aus diesem Kriege, und unter diesen das von einem in den Indischen Meeren genommenen Dänischen reichen Privatschiffe, die Einigkeit, beifügen kann. (M. s. besonders 2. B. S. 147 ff.) Dazu kam damals die böse nun aufs neue entstehende Folge, daß Spanien von der Nichtachtung des Rechts der neutralen Flagge durch die Briten Anlaß nahm, in seinem Reglement vom 1sten Jul. 1779 harte seinen Tractaten entgegenstehende Verfügungen zu geben.

§. 2.

Ich wähle indeß diesen Platz, um Umstände nachzutragen, welche die Britische Rechtspflege betreffen. Der erste ist der Vorfall mit einem kleinen Schottländischen Schiffe, welches in dem Hamburgischen Hafen im Jahr 1776 freilich Branntewein

und andere für den Zoll contrebande Waaren lud. Der damalige Britische hier residirende Minister ließ sich verleiten, Beschlag darauf zu legen, welches durch eine um den Mast und die Seegelstangen gelegte Kette geschieht. Die Theilnehmenden wandten sich an das Britische Ministerium, welches seinem Herrn Residenten alle Kosten zu ersetzen auflegte, und ihn erinnerte, daß kein Schiff wegen Zollcontrebande in weiterer Entfernung; als drei Seemeilen von der Britischen Küste, könne angegriffen werden. Der zweite Vorfall war diesem gewissermaassen ähnlich. Zwei von Nord-Amerika her in Hamburg verkaufte Schiffe hatten eine reiche Ladung für die Canarischen Inseln eingenommen. Diese Schiffe hätten freilich nicht geradesweges England vorbei auf die Elbe segeln dürfen, weil vor dem Kriege kein Nordamerikaner als britischer Kolonist dies thun durfte. Eben jener Minister ließ sich von Leuten, die vielleicht Handlungsneid trieb, sagen, beide Schiffe lüden Kriegscontrebande für die Nord-Amerikaner, suchte also auch auf diese Beschlag bei der Hamburgischen Obrigkeit, und erlangte ihn. Der Ausgang war eben derselbe: nur daß der Resident nicht des Ersatzes der Kosten schuldig erklärt ward. Es ist mir lieb, diese Beispiele britischer Gerechtsam-

keit in Seesachen dieser Art und unter diesen Veranlassungen führen zu können, die aber nicht das Völkerseerecht, sondern die eigene Seepolizei betrafen. Kein Volk kann dem andern so wenig zu Wasser als zu Lande anmuthen, daß es bei sich der Contrebande wehre, die man von ihm aus auf seinen Küsten zu machen vorhat, oder ein Gesetz handhabe, das es seinen Unterthanen in Ansehung ihrer Schiffahrt gegeben hat. Ihm, nur ihm liegt es ob, über deren Handhabung thätlich zu wachen, den Contrebandirer oder den seine Küste vorbeisegelnden Kolonieschiffer durch seine Schiffe aufzubringen, ihn für die Brechung seiner Gesetze gesetzmäßig büßen zu lassen. Der dritte Vorfall ist wichtiger, und giebt einen Beweis, daß die Urtheile des Britischen Admiralitäts-Richters nicht immer bei dessen Obern für untrüglich gelten. In dem J. 1779 ward ein holländisches Schiff, von St. Domingo nach Amsterdam bestimmt, aufgebracht, und viermal von jenem Richter condemniret, nachdem der Reclament alle rechtliche Hülfsmittel vergebens versucht hatte, um ein gerechteres Urtheil von ihm herauszubringen. Der Reclament wandte sich an das Oberhaus, und erlangte ein völlig gewonnenes Urtheil, durch welches der Kaper zu allen so schweren Kosten condemnirt ward. Denn

in den Augen des Oberhauses galt noch die Convention von 1675. Wie wenig aber Tractaten und Convenzionen bei dem Admiralitäts-Richter gelten, davon habe ich oben Beispiele genug gegeben.

Ein Augenzeuge, welcher sehr oft diesen Urtheilssprüchen beiwohnte, hat mir den Rechtsgang auf folgende Art beschrieben: Dieser Richter entscheidet allein, ohne einigen Beisitzer. Die Advokaten plädiren mündlich in Gegenwart der Prokuratoren, die aber nur der Formalien wegen da sind. Er hört nun auf eine, nun auf die andere Seite, und entscheidet dann mit Beifügung solcher Räsonnements, als wovon ich die Beispiele gegeben habe. Er inspiciret die Certificate, kritisirt sie, und verlangt die Beibringung anderer, wenn sie ihm nicht hinlänglich scheinen. Der Rechtshandel liegt mittlerweile stille, nicht nur so lange, bis andere Certificate beigebracht werden, sondern bis er in seiner Numer wieder an die Reihe kömmt. Denn diesen Numern folgt der Richter so lange, bis die ganze Zahl durch Endurtheile abgethan, oder durch Interlocute und dergleichen auf die Seite geschoben ist, und fängt dann wieder von vorne an. Man kann sich vorstellen, wie daher diese Sachen durch jeden kleinen Umstand in die Länge gezogen werden, aber auch wie falsch manches Urtheil

ausfallen kann, da gar nichts schriftlich verhandelt wird, welches doch durchaus in solchen Sachen nothwendig ist, in welchen es auf Zahlen, Rechnungen und bestimmte Ausdrücke in den Schiffspapieren so sehr ankömmt.

§. 3.

Die Russischen Unterthanen erfuhren denn nun auch, wie wenig Vortheil der 1766 mit Gr. Britannien geschlossene Handlungstractat ihnen schafte, und wie wenig dieser Staat durch die allgemeinen oben von mir angeführten Ausdrücke sich gebunden glaubte, mit Ihnen anders zu verfahren, als mit andern seefahrenden Nazionen, gegen welche er sich zu nichts verbunden hält, weil er nicht sie durch Tractaten, seinem eigenen Ausdruck nach, privilegiirt hat. Den Beweis davon giebt das Memorial der Rigaischen Kaufleute, welches sie unter dem 20sten März 1780 an ihre Monarchin gelangen liessen *). Ist irgend einer meiner Leser, welcher glaubt, ich habe in der oben gegebenen Darstellung der Britischen so gewalt-

*) Man kann dasselbe S. 363 des 2ten Bandes der zu Anfang angeführten Sammlung des Kammerherrn von Hennings lesen, auf welche ich von hier an meine Leser am besten werde verweisen können, weil ich hier so wenig, als vorher, ganze öffentliche Akten einzurücken, sondern nur einzelne vorzügliche Stellen aus ihnen auszuheben Willens bin.

thätigen und für alle unabhängige Nationen so empörenden Verfahrungsart der Sache zu viel gethan, und den, wenn gleich mit Rechnung belegten Schaden vergrößert, welchen die neutralen Kaufleute dadurch leiden, so wird ihn dieses Memorial überzeugen können, wie wahr alles von mir gesagte sei. Er wird insbesondere daraus noch lernen, mit wie vielen Ungerechtigkeiten die Britische Admiralität auch das scheinbar billige Verfahren begleitet, wenn sie eine Waare, welche dem Buchstaben der Tractaten nach nicht für Contrebande gelten kann, behält und bezahlt. Sie wollte den Eignern nicht einmal den Londoner Börsenpreis für ihren aufgebrachten Hanf bezahlen.

Es ist seit kurzem eine Schrift, bisher nur in einer Englischen Uebersetzung, erschienen, welche über das Entstehen der bewaffneten Neutralität neue Aufschlüsse giebt *). Sie erzählt, daß der Britische Minister in Petersburg der Hofnung sehr nahe gewesen sei, einen von Gr. Britannien sehr gewünschten Allianz-Tractat mit Rußland zu schließen, daß aber der Graf Panin die Kaiserin, von welcher der

*) The secret history of the armed Neutrality &c. written originally in French by a German Nobleman. Lond. 792. 8.

Verfasser es sehr gelten läßt, „daß Catharina „nicht sich durch ihre Minister leiten lasse, sondern „selbst regiere," davon abgeleitet, und der Britische Minister sehr erstaunt erfahren habe, daß die Kaiserin einen ganz andern für Gr. Britannien sehr unangenehmen Weg erwählt habe. Zwar ist das erwähnte Memorial später datirt, als die erste russische Erklärung der bewaffneten Neutralität. Aber die Kaiserin war, wie die geheime Geschichte sagt, durch die Aufbringung zweier Russischen Schiffe durch die Spanier aufgebracht. Und nun nehme man an, daß auch diese Behandlung ihrer Unterthanen von den Briten zu der Wissenschaft einer solchen Fürstin — und sei es denn auch Ihres gutdenkenden Ministers, wofür der Graf Panin doch sehr allgemein gegolten hat — damals schon gelangt sei, so bedarf es keiner andern historischen Aufklärung, wie Ihre Neigung dadurch habe geschwächt werden können, sich mit einer Nation enger zu verbinden, welche jeden ihr entstehenden Krieg, der natürlich immer ein Seekrieg sein muß, misbraucht, um die Handlung aller friedlichen Nationen die unangenehmsten Folgen davon empfinden zu lassen. Die Ueberzeugung von der Wahrheit solcher Thatsachen kann keine andere als diese Wirkung auf das Gemüth

jedes Oberherrn haben, dem das auf Handel und Schiffahrt gegründete Wohl seiner Unterthanen und die Ehre seiner Krone und Fürstenwürde am Herzen liegt; und ich wünsche und hoffe, daß die Zusammenstellung ähnlicher Thatsachen in dieser meiner Schrift auf die Regenten Deutschlands eben so wirken werde, welche von denselben nicht eine solche Erfahrung haben, als welche Friedrich dem Großen (Kap. 5. §. 17.) entstand, wenn gleich bei ihnen nicht eine solche Entschliessung Statt hat, als zu welcher Catharina gleich darauf schritt.

§. 4.

Diese große Fürstin ließ nemlich den kriegführenden Mächten eine den 28sten Februar 1780 datirte Erklärung durch ihre Minister übergeben, in welcher Ihr System in Ansehung des Völkerseerechts auf das deutlichste bestimmt, und ihnen erklärt ward, daß die Kaiserin dieses als immer festgesetzt angesehen, und durch ihre Flotten deren Festhaltung zu bewirken sich bemühen würde.

Sie setzte folgende Punkte fest, welche alles enthalten, was unter den Seemächten bisher zu Händeln Anlaß gegeben hat, und durch deren Festsetzung ein allgemeines Völker-Seerecht seine gänzliche Vollständigkeit erlangen würde. Ich will sie deswegen,

so bekannt sie sind, hieher setzen, und mit einigen nicht überflüßigen Anmerkungen begleiten

1) Daß die den Unterthanen der im Krieg begriffenen Mächte gehörenden Güter auf neutralen Schiffen frei sind, die contrebande Waaren ausgenommen.

2) Daß die Kaiserin in Bestimmung der Contrebande sich an dasjenige halte, was der 10te und 11te Artikel ihres Commerz-Tractats mit Gr. Britannien angiebt, und die darin eingegangenen Verpflichtungen als gegen alle kriegenden Mächte geltend ausdehnt.

Anmerk. Rußland hatte bis dahin, weil eine Seefahrt Rußischer Unterthanen erst seit der Eroberung Liefands und Ingermannlands Statt gehabt hat, noch keinen andern Handlungstractat geschlossen, als diesen, in welchem bloß fertige Kriegsbedürfnisse, keinesweges aber Materialien zu denselben für Contrebande anerkannt waren. Gr. Britannien, welches die Bedingungen wegen der Contrebande sonst gerne sehr hart in seinen Tractaten macht, hatte doch Rußland keine weiter gehende Bestimmung derselben zumuthen mögen; und Rußland würde sich zu keiner andern verstanden haben, weil Schiffsmaterialien der vorzüglichste Gegenstand seiner Aus-

fuhr-Handlung ist. Was daher die Briten gegen die Rigaischen Schiffe (S. 258.) gethan hatten, deren Ladung in solchen Materialien bestand, war offenbarer Bruch des Tractats gewesen. Wenn daher die Kaiserin gegen andere Völker zu einer gleichen Bestimmung der Contrebande sich erbot, so räumte sie alles ein, was man durch Tractaten von ihr zu erlangen hoffen konnte, und was Rußland jemals einräumen kann, wenn es nicht seinen Handel in jedem Kriege anderer Mächte aufgeben will.

§. 5.

3) Daß die neutralen Schiffe frei von Hafen zu Hafen, und längst den Küsten der im Krieg begriffenen Völker schiffen dürfen.

Anmerk. Gr. Britannien hat zwar noch nie geäussert, daß es von seinen Anmassungen auch nur Eine aufgeben wolle. Aber gesetzt, es bequemt sich jemals dazu, und läßt das freie Schiff auch das feindliche Gut frei machen, so glaube ich doch, daß es diesen Punct nimmer einräumen werde. Ich habe schon oben S. 236 geäussert, daß ich denselben nicht als dem Völker-Seerecht gemäß ansehe. Es ist wirklich mit dem Rechte des Krieges streitend, daß, wenn

eine Nation durch ihren Feind gehindert wird, ihre Handlung längst ihren Küsten oder zwischen dem Mutterlande und ihren Colonien zu betreiben, eine andere Nation sich in ihre Stelle setzen, und ihr zu ihrem eigenen Handel ihre Schiffe mit unbeschränkter Freiheit leihen dürfe. Das Volk, welches dieses seinem Feinde einräumt, thut eben so wol daran, wenn es dem Feinde selbst erlaubt, seine eigenen Schiffe in seinem eigenen Seehandel zu gebrauchen, wovon ich bald mehr sagen werde. Das aber wird das Volk nimmermehr thun, welches seine Ueberlegenheit im Seekriege fühlt. Gr. Britannien insonderheit wird es nimmer an Frankreich einräumen, da die Natur ihm diese Ueberlegenheit über dasselbe durch seine Lage am Kanal und die Beschaffenheit seiner Häfen an demselben giebt. Diese Ueberlegenheit hat es auch in dem letzten, sonst nicht für dasselbe glücklichen Kriege behauptet. Wenn ich nun gleich es nicht für unmöglich halte, daß wenigstens solche Nationen, welche von dieser Ueberlegenheit nicht gewiß sind, auch in diesen Kriegen die unschädliche Seehandlung sich einander eben so frei lassen werden, als es der Landhandel in Land-

kriegen bereits ist, so sind wir doch noch weit von der Erfüllung dieser Erwartung, und durch den jetzigen Seekrieg ist dieselbe uns vollends wieder entrückt.

Auch ist der Grund, der das Recht der neutralen Flagge allen seefahrenden Nationen so wünschenswerth ja nothwendig macht, nemlich der natürliche Gang des Commissions-Handels von Einem Lande zum andern, nicht auf den Gewinn anwendbar, welchen Eigner eines Schiffes durch Vermiethung ihrer Schiffe an Einwohner eines feindlichen Hafens zur Ueberfahrt ihrer Güter nach einem andern feindlichen Hafen machen.

Indessen ist der Frachtfahrt diese Erlaubniß, von feindlichen zu feindlichen Häfen zu segeln, in gewissen Fällen und für gewisse Gegenden unentbehrlich. Aber es ist ein anders, wenn ein Schiff die Häfen längst einer Küste, welche einzeln ihm seine Ladung nicht gewiß und zum vollen geben können, in einer Folge bereist, die sein Paß schon vor seiner Ausreise bestimmt, und wenn es z. B. in Marseille eine ihm dort angebotene Ladung nach Dünkerken, oder von Barcellona nach Ferrol einnimmt. Der von Hause her mitgenommene Paß eines Schiffes

würde immer deutlich entscheiden, ob die Reise desselben in dem Gange der Handlung und Frachtfahrt seines Staates, oder ob sie in dem Dienste einer feindlichen Nation geschehe. Wenn z. B. ein von Cette und Marseille ausgesteuertes Schiff nachher mit einer Ladung betroffen wird, die den Connossementen nach von Marseille nach St. Malo bestimmt ist, so ist entschieden, daß dies eine Reise ganz im Dienste der bekriegten Nation sei.

So lange also die Kaperei in Seekriegen nicht ganz aufgegeben wird, würden solche Reisen nur von solchen Nationen in ihren Tractaten den Neutralen verstattet werden, die ihrer als einer Aushülfe für ihren Handel im Kriege bedürfen. Andre werden desto mehr dagegen streben, und wenn sie auch sie in Tractaten eingeräumt haben, diese im Kriege brechen, wie Gr. Britannien es im Anfange des siebenjährigen Krieges gegen die Holländer that. Rußland hat keinen Grund darauf zu bestehen. Denn die Schiffe seiner Unterthanen werden schwerlich ihre Frachtfahrt auf diesen Zweck ausdehnen. Andre Nationen werden ihr in Kriegszeiten entsagen können, wenn sie nur nicht in ihrer übrigen Fracht-

fahrt gestört werden, nnd die Schiffspässe entscheiden müssen, ob sie dieselbe in feindlichem Dienste treiben, oder nicht.

4) Daß man die Benennung eines blokirten Hafens nur für einen solchen gelten lasse, in welchen einzulaufen eine augenscheinliche Gefahr Statt hat, in Folge der Verfügungen der denselben durch Schiffe angreifenden Macht, drei von denselben Posto gefaßt und sich ihm hinlänglich nahe gestellt haben, (avec des vaisseaux arretés et suffisamment proches).

Anmerk. Diese Bedingung ist zwar dem Kriegsrechte sehr gemäß, und wird in dem Völkerseerechte immerfort angenommen werden müssen, wenn gleich der Fall, auf welchen man dabei hinaussieht, fast gar nicht Statt hat. Man kann einen Seehafen nicht durch Schiffe allein so blokiren, wie eine Landfestung. Die Zufuhr von Lebensmitteln vom Lande her wird ihm so lange offen bleiben, als er nicht auch durch gelandete Truppen Landwärts gesperrt ist, Auf die Hinderung dieser Zufuhr wird in dieser Bedingung allein gesehen. Denn von Kriegscontrebande kann nicht die Rede sein, weil ein mit dieser betroffenes Schiff ohnehin verfallen ist,

der Hafen, welchem es zueilt, mag blokirt sein, oder nicht.

Aber daraus entsteht ein Anlaß zu großer Ungerechtigkeit, wenn ein Schiffer, dem es auf der See nicht kund werden konnte, daß der Hafen seiner Bestimmung blokirt sei, demselben zueilt, und angesehen wird, als suche er sich in denselben einzuschleichen. Es scheint, daß die Hinaussicht auf diesen Fall die wirklich milde Verfügung in dem 16ten Artikel des Tractats zwischen G. Britannien und Dänemark 1670 veranlaßt habe, "daß, wenn Schiffe ihre Waaren einem blokirten Platze zuführen würden, es ihnen frei stehen solle, sie den Belagerern zu verkaufen, oder sich damit nach jedem andern *nicht* belagerten Platze zu begeben." Daran würde auch jede kriegführende Macht in Absicht auf größere unbewehrte Kauffahrer genug haben. Sind ihre Kriegsschiffe vor dem blokirten Hafen gehörig stationirt, so werden sie dieselben immerhin zurückweisen können, ohne ihnen ihre Annäherung zu dem blokirten Platz zu einem Verbrechen zu machen, wenn es nicht aufs Beutemachen angesehen ist. Nur kleine Fahrzeuge, die da segeln können, wo ein Kriegsschiff nicht

segeln kann, werden es wagen können, einem wirklich blokirten Hafen etwas zuzuführen, was man nicht erlauben kann noch will.

In dem jetzigen Kriege aber ist man nahe daran, das ganze bekriegte Frankreich als blokirt anzusehen, und im Jahr 1798 ist Gr. Britannien wirklich so weit gegangen, alle Häfen und Ausmündungen der Gewässer Belgiens für blokirt zu erklären, auch wirklich allen Seehandel der Holländer thätlich zu stören. Es ist also in diesem so wichtigen Punkt weiter gekommen als jemals, und sehr zu wünschen, daß es künftig damit so aufs Reine wieder gebracht werde, daß von eigentlicher Blokade eines Hafens nur dann die Rede sein solle, wenn sie zum Behuf des Krieges geschieht, und das Einlaufen eines neutralen Schiffs den kriegerischen Absichten Nachtheile bringen kann, welche durch die blokirende Flotte erreicht werden sollen.

§. 6.

5) Daß diese Grundsätze als Regeln dienen sollen in dem Rechtsverfahren, und den Urtheilen über die Rechtmäßigkeit der Prisen.

Anmerk. In den bisherigen Händeln, das Völker-Seerecht betreffend, erscheint bei jeder

Condemnirung von Schiffen und Gütern, darin ein großes Unrecht, daß dieſe von den Gerichten eines Staates geſchieht, der darin freilich als Kläger und Richter in ſeiner eigenen Sache erſcheint. Das unſtatthafte darin ſcheinen die contrahirenden Mächte ehemals ganz gefühlt zu haben, wenn ſie in ihren Tractaten es einander überließen, die Contravenienten unter ihren Unterthanen ſelbſt zu beſtrafen. Die Ausdrücke, in welchen dieſes in dem Tractat von 1661 zwiſchen Gr. Britannien und Schweden geſchah, habe ich S. 50 ausgezogen. In dem Tractat zwiſchen Gr. Britannien und Dänemark von 1670 heißt es Art. 3. "der König, deſſen Unterthanen ſolches thun würden, ſolle verpflichtet ſein, ſelbige als Aufrührer und Bundbrüchige (im Original tanquam seditiosos et foedifragos) zu beſtrafen." Dennoch ſahen nach der Zeit — wiewol auch ſchon oft vorher — die Obern der Staaten alle willkührliche oder zufällige Vergehungen gegen die Tractaten als gegen ſie begangene Verbrechen an, und unterwarfen ſie als ſolche ihren Gerichten.

Wenn indeſſen die Frage iſt, welches Staates Gericht ſoll entſcheiden, ob der über einen

Bruch des Tractats betroffene oder dessen verdächtige Unterthanen des andern dafür büßen solle, oder nicht? so ist die natürliche Antwort: das Gericht des Staates, der darunter leidet oder zu leiden glaubt. Ist die Handlung, welcher zu wehren dieser sich für berechtigt hält, als ein delictum anzusehen, so ist auch das forum delicti bei ihm. Es ist nur das Verhaßte immer dabei, daß die erste Untersuchung, von welcher die Aufbringung des Schiffes die Folge ist, auf dem frei sein sollenden Meere geschieht. In der oben angeführten Verweisung der Bestrafung an dessen Oberherrn, ist keine Kraft.

Das Uebel liegt also bloß darin, daß, so lange kein allgemeines Völkerseerecht Statt hat, diese Gerichte ohne feste, oder nach einander widersprechenden Entscheidungsgründen aburtheilen. Dies glaube ich oben von den Urtheilssprüchen der britischen Admiralität hinlänglich bewiesen zu haben. Bei den französischen Gerichten unter der Monarchie geschah dies eben so sehr, und konnte nicht anders sein, da die Tractaten mit den von Zeit zu Zeit gegebenen Kaper-Reglements, und insonderheit mit der

Ordonnanz von 1681 in so offenbarem Widerspruch standen.

Aber diesem Vorwurfe wird ganz abgeholfen werden, wenn die einzigen Entscheidungsgründe auf den zweiten, dritten und vierten vorstehender Grundsätze zurückgebracht werden. Denn durch den ersten derselben würden die meisten derjenigen Fälle wegfallen, welche jetzt die Admiralitäts- und Prisen-Gerichte in Kriegszeiten beschäftigen.

§. 7.

Die Kaiserin foderte zu gleicher Zeit Schweden, Dänemark, Portugall und die vereinigten Niederländer zum Beitritt zu dieser Erklärung, und zur Unterstützung mit ihrer Seemacht auf.

Schweden trat bei unter dem 1sten August. Schwedische Kriegsschiffe erschienen auch noch in diesem Jahre in der See.

Dänemark trat den 9ten Julius bei, und gab seine Erklärungen an die kriegführenden Mächte unter dem 8ten Julius, war aber wenig Tage vorher mit England über einen explicatorischen Artikel des dritten Artikels seines Tractas vom Jahr 1670 übereingekommen, der zu St. James den 4ten Julius und zu Friedensburg den 21sten gezeichnet ward.

Da es in dem alten Tractat ganz allgemein heißt, "die verbotenen Waaren, welche man Contrebande nennt," so wurden nun auch Theer, Pech, Kupferplatten, Segeltuch, Hanf und Tauen, und überhaupt alles, was zur Ausrüstung der Schiffe unmittelbar (directement) dient, für Contrebande erklärt, aber auch Korn Fleisch und überhaupt Lebensmittel ausgenommen, wodurch Dänemark aus denen Häkeleien kam, wovon ich oben K. 3. Beispiele erzählt habe.

Mir ist keine von Portugall auf den rußischen Antrag gegebene Antwort bekannt geworden. Wahrscheinlich ist keine erfolgt, weil dieser Staat gewiß genug von England war, daß seine alten Tractaten mit ihm geachtet würden, wovon ich mehrere Beispiele angeführt habe, folglich, da die bewaffnete Neutralität diesem hauptsächlich entgegengesetzt war sich scheuete, dasselbe durch Annehmung derselben zu beleidigen.

Die V. Niederländer zögerten in der Verlegenheit, worin sie sich zwischen Frankreich und G. Britannien befanden. Sie beeilten ihren Beitritt, als ihnen der Krieg mit letzterem drohete. Da aber dieser am 16ten December gegen sie loßbrach, wurden sie von den theilnehmenden Mächten als eine

kriegführende Macht angesehen, und ihre Beitrittserklärung kam bei allen Höfen zu spät.

§. 8.

Unter den kriegführenden Mächten gab G. Britannien eine Antwort in so allgemeinen Ausdrücken, in welchen von seinem bisher befolgten Maaßregeln keiner einzigen entsagt ward. (M. s. die von Henningische S. 22 angeführte Sammlung B. 2. S. 411.) Des Rechts der neutralen Flagge ward mit keinem Worte erwähnt. Man hätte erwarten mögen, Gr. Britannien würde jetzt endlich sich dasselbe gefallen lassen, da es gerade um diese Zeit die Vortheile davon für sich selbst zu benutzen angefangen hatte. Seine Seefahrt in die mittelländische See war durch den Verlust von Portmahon und die lange Belagerung von Gibraltar gänzlich gestört. Es hatte also im Jahr 1779 durch eine Parlements-Acte verordnet, daß vom 1sten Januar 1780 an die Produkten und Manufactur-Waaren aus der Levante und von der mittelländischen See her auf Schiffen jeder Nation, seiner Navigations-Acte entgegen, dürften eingeführt werden, nach welcher kein britisches Schiff mit Waaren zugelassen wird, die nicht ein Produkt des Landes sind, wo es zu

Hause gehört. Es that durch eine andere Acte ein Gleiches in Ansehung der Produkten der ihm von den Franzosen in diesem Kriege abgenommenen kleinern Antillen, (v. Hennings, S. 108. ff.). Es ging in der Folge damit so weit, daß die neutralen Schiffe auch die übrigen nicht eroberten britischen Antillen befuhren, und die Flagge mehrerer hamburgischen Schiffe damals in dem Hafen von Kingston auf Jamaika, so wie in den Häfen der französischen Antillen wehete. Die bewaffnete Neutralität bewirkte, daß keines dieser Schiffe wegen der britischen Güter, welche es führte, aufgebracht ward, und der Kaufmann also unter dem Recht der neutralen Flagge seine durch den Krieg ganz gestörte Handlung wieder aufleben machen konnte.

Indessen veranlaßte doch jener Schritt Rußlands die freilich späte Ausfertigung eines in der Antwort des Hofes verheißenen neuen Kaper-Reglements, vom 21sten December 1781, das sorgfältiger und mit den genauesten auf die Tractaten Englands zurückweisenden Vorschriften abgefaßt war, als alle vorhergehenden, in welchem jedoch auch der Freiheit feindlicher Güter auf neutralen Schiffen mit keinem Worte erwähnt ward. (von Hennings, S. 65 ff.)

§. 9.

Frankreich erklärte sich unter dem 25sten April dieses Jahres sehr gewierig, welches seinem 1778 gegebenen Kaper-Reglement nicht gemäß war (von Hennings, S. 412 ff.) Ich habe jedoch bei dieser Antwort zweierlei anzumerken,

a) Der güte König rühmt seine schon alten Gesinnungen für das System des Rechts der neutralen Flagge, welches er mit dem Blute seiner Unterthanen (au prix du sang de ses peuples) behaupte. Er erinnerte sich nicht seines K. 6. §. 1. angeführten Kaper-Reglements von 1778 und der in Folge desselben gegen das dänische-ostindische Schiff begangenen schreienden Ungerechtigkeit, auch überhaupt nicht der obenangezeigten Widersprüchen zwischen den von ihm geschlossenen Tractaten, und den harten Ordonanzen 1681, 1704 und 1741.

b) Einer Aufhebung des harten Artikels der Ordonnanz von 1681 ward gar nicht erwähnt. Wenn dies nun gleich nicht in den Tractat gehörte, so hätte doch diese Aufhebung durch ein besonderes Placat eine Folge davon sein müssen, wenn der Hof sich für das System des Rechts der neutralen Flagge als ganz entschieden hätte beweisen wollen.

Ich habe oben gesagt, welche Widersprüche und Inconsequenzen die Regenten in Ansehung des Völkerseerechts sich erlauben, deren sie sich bei andern ihren Verfügungen schämen würden. Hier ist ein um so viel vollkommenerer Beweis davon, je näher die Epochen dieser Inconsequenzen an einander stehen. Denn ältere Verfügungen können allenfalls vergessen sein, wenn man neuere macht. Die so oft angeführte Ordonnanz war beinahe hundert Jahr, und die Verordnung von 1744 damals 36 Jahr alt. Aber es war der 6te Februar 1778, als das französische Ministerium in den Tractat mit Nordamerika der neutralen Flagge ihre vollen Rechte einräumte. Am 25sten April trat es mit dem Kaperreglement hervor, welches den neutralen Seefahrern anderer Nationen nichts von dem allen zugestand, und hatte dem zufolge die alten Ungerechtigkeiten insonderheit gegen die dänischen Schiffe wieder erneuert. Nun aber räumt es am 25sten April 1780 der neutralen Schiffahrt alles ein, was die bewaffnete Neutralität verlangt, und legt seinem Könige die Unwahrheit in den Mund, daß dies nichts mehr seie, als was er schon lange mit dem Blut seiner Unterthanen verfochten habe.

Der König wünscht am Ende seiner Antwort, daß die Kaiserin bestimmte Regeln über die Form der Schiffspapiere geben möge. Diese waren schon im Werke, und erschienen unter dem 29sten Mai dieses Jahres. (v. Hennings, S. 417.) Also entstand für Rußland die Ehre ein Regulativ über diesen Hauptpunkt anzugeben, dergleichen Gr. Britannien bei allen seinen Anmaaßungen gegen die neutralen Seefahrer niemals hat rein geben wollen.

§. 10.

Herr v. Hennings, mein vornehmster Führer in diesem Abschnitte hat keine Antwort des spanischen Hofes auf die rußische Erklärung, in seiner Sammlung gegeben, wohl aber S. 349 eine Verfügung des spanischen Hofes in Ansehung der dänischen Flagge, welche bemerkt zu werden sehr verdient. Weil nemlich der König erfahren hatte, daß Dänemark in seiner Convention mit England unterm 21sten Julius dieses Jahrs (S. 273) den Begriff der Contrebande auf alle Materialien des Schiffbaues erweitert hatte, so wieß er nun auch seine Kaper an, dänische Schiffe, die solche Materialien den Feinden Spaniens zuführen wollten, aufzubringen. Freilich konnte die Wirkung davon nicht erheblich sein. Denn

nicht leicht wird einem spanischen Kaper ein von den dänischen Staaten aus nach britischen Häfen segelndes Schiff, in die Hände fallen. Aber es ist einer von den vielen Beweisen, daß das Völkerseerecht allemal um einen Schritt zurückgeht, wenn eine seefahrende Nation der andern etwas Neues einräumt, und daß zu keinem allgemeinen Völkerseerechte die Hoffnung ist, so lange Gr. Britannien einzelne Völker zu einzelnen Bedingungen nöthiget, die demselben entgegen stehen. Ich habe bereits K. 6, §. 2 gesagt, daß eben dieser König im Anfang eben dieses Krieges das Recht der neutralen Flagge denen Nationen wieder genommen hatte, die dasselbe in ihren Tractaten mit England aufgegeben hatten. Der König nahm jene Convention als einen Beweis der Partheilichkeit Dänemarks für England an. Nähere Erklärungen erfolgten bald, und die Dänemark unangenehme Verfügung ward im Mai 1781 wieder zurückgenommen.

§. 11.

Beinahe ein Jahr später, nemlich unter dem 8ten Mai 1781, trat auch Friedrich der Große der bewaffneten Neutralität bei. Er konnte freilich sich nicht zur Stellung von Kriegsschiffen und Bei-

fügung derselben zu den Flotten der theilnehmenden Seemächte erbieten. Aber es ward ihm auch nicht einmal zugemuthet, dies durch Geld zu ersetzen. Der König hatte vom Anfang des Krieges an sich sehr gescheuet, in ähnliche Händel zu gerathen, als welche ihm aus dem österreichischen Successionskriege entstanden waren. (M. s. ob. K. 5. §. 19.) Seine Unterthanen waren angewiesen, das Eigenthum aller von ihnen über See versandten Güter vor der gehörigen Gerichtsstelle zu beschwören. Man erzählte mir damals — doch kann ich die Gewähr davon nicht leisten, — daß die Obrigkeiten eine zur Erleichterung des Gewissens der Kaufleute sehr zuträgliche Nachsicht dabei geübt hätten. Der Kaufmann, der eine bei ihm committirte Waare über See versenden wollte, ersuchte nur seine Obrigkeit, ihm eine Bescheinigung auszufertigen, daß er deren Eigenthum beschworen habe. Der Eid selbst ward nicht von ihm geleistet. Freilich ist es unter der Würde einer Obrigkeit, etwas ohne Grund der Wahrheit zu bezeugen, wenn sie gleich ihr Zeugniß nicht mit einer Beeidigung desselben begleiten darf. Aber wenn man auf den Grund der Sache zurücksieht, daß nemlich eine Nazion mit unbiegsamen Eigensinn andere unabhängige Nationen zwingen will, den natürli-

Gang ihrer Handlung zu verändern, sobald sie Krieg hat, und darüber, daß sie dieß gethan, die Gottheit durch einen Eid zum Zeugen anzurufen, so dünkt mich, sei es doch in etwas zu entschuldigen, wenn man die Gottheit aus der Sache, dafür lieber die Obrigkeit ein wenig lügen läßt, und durch ein zwar nicht wahrhaftes Zeugnis, aber doch ohne Meineid dem Unterthan aushilft.

Doch hatte der König noch vor dem förmlichen Beitritt zu der bewaffneten Neutralität sich nach Hülfe bei den theilnehmenden Mächten umgesehen. Dänemark hatte sich dazu verstanden, "die preußischen Schiffe, sobald sie keine tractatenwidrige Ladung hätten, gegen alle Anfälle der englischen Kaper und Schiffe zu schützen," welches den schlesischen Kaufleuten unter dem 10ten März 1781 bekannt gemacht ward. Bald nachher hatten sich Rußland und Schweden auch eben dazu verstanden. Es war daher nicht ganz unwahrscheinlich, was nach der Zeit gesagt und von vielen geglaubt ward, daß die bewaffnete Neutralität durch dieses Königes Betrieb und Einfluß bei der rußischen Monarchin hauptsächlich entstanden sei, wiewol der K. 6. §. 2. angeführte Schriftsteller es nicht für wahr gelten läßt. Diesem zufolge hatte der König unter dem 30sten April ebend. J. eine Verord-

nung ergehen lassen. (v. Hennings, S. 435. ff.) Die in dem zweiten Satz dieser Verordnung befindlichen Worte, S. 439. "Man hofft auch nach eben diesen Grundsätzen, daß die kriegführenden Mächte die unverbotene Waaren und Ladungen der preußischen Unterthanen, die sich auf den Schiffen der kriegführenden Nationen befinden mögten, eben so wie die unverbotene Waaren und Ladungen der kriegführenden Nationen, die sich auf den preußischen Schiffen befinden, frei und ungehindert paßiren, und dieselben nicht wegnehmen und aufbringen noch confisciren lassen werden," deuten auf eine Erwartung, zu welcher das Recht der neutralen Flagge keinen Grund giebt, wenn es auch in seiner größten Ausdehnung einmal behauptet und festgesetzt wird. Ich habe K. 2, §. 10 einen Tractat angeführt, der dies einräumte, nemlich den 1655 zwischen Frankreich und den Hanseſtädten geschlossenen. Aber er ist auch der einzige, und wird es für immer bleiben. Man hat auch selbst in den Tractaten mit den Africanern ihnen dies zur Bedingung zu machen, sich nicht getrauet.

§. 12.

Wenn nun gleich Gr. Britannien sich nicht dazu verstand, von seinen Anmaßungen nur eine durch

eine bestimmte Erklärung aufzugeben, so fiel die wirksame Behauptung derselben in den beiden letzten Jahren des Krieges doch fast weg. Zwar fanden die britischen Kaper noch manche reiche Beute an den ostendisirten Schiffen. So nannte man damals die Schiffe der im Krieg begriffenen Völker, insonderheit der Holländer, welche durch Erkaufung eines Passes in Ostende und Aufsteckung einer österreichischen Flagge ihre Schiffe für neutral geltend zu machen glaubten. Die Aufbringung und Condemnirung dieser Schiffe, wenn es erwiesen war, daß sie feindliches Eigenthum wären, ist keineswegs zu den Kränkungen des Völkerseerechts zu rechnen. Wenn das Recht der neutralen Flagge von — wer weiß wie später — Nachkommenschaft allgemein angenommen, zugleich aber nicht die Aufhebung aller Kaperei von Kaufmannsgütern beliebt wird, so wird immer das Schiff mit Recht verfallen sein, das unter einem falschen Titel neutral gemacht wird, um als ein solches das Recht der neutralen Flagge zu benutzen. Aber das letzte Kaper-Reglement des Königs entzog den Kapern so viele Gegenstände ihrer Seejagd. Die rußischen, schwedischen und dänischen Kriegsschiffe flößten ihnen so vielen Respect für die neutrale Flagge überhaupt ein, daß gegen das Ende

des Krieges fast alle Kaperei aufhörte, und die neutralen Flaggen alle Meere ungehindert befuhren, auch die Güter der in Krieg begriffenen Nationen von jedem Hafen zu jedem Hafen führten. Es ist nicht unwahrscheinlich, daß, wenn der Krieg länger gedauert hätte, die kriegenden Mächte auf diesen Vortheil der neutralen Flagge selbst eifersüchtig geworden sein würden, und es zu einer Convention gelangt sein möchte, alle Kaperei aufzuheben. Das mußte ihnen die Vernunft endlich rathen, um ihre eigene Seefahrt wieder in Gang zu setzen, deren Gewinn jetzt den neutralen Seefahrern fast ganz zufloß.

Dies wäre ein erwünschtes Beispiel für die Folge gewesen, so daß wahrscheinlich schon im Anfange eines jeden Seekrieges eine solche Convention zwischen den Kriegführenden beliebt worden wäre, alle Kaperei wider den unschädlichen Seehandel aufgehört hätte, folglich auch von dem Recht der neutralen Flagge gar nicht mehr die Rede gewesen wäre. Denn so weit es mit der Kaperei in den neuern Seekriegen gegangen ist, so gesteht doch gerne ein jeder politischer Schriftsteller ein, daß keiner der kriegenden Theile Vortheile dabei hat. Vielmehr glich sich der Schaden zwischen den Nationen, auf welche wir hauptsächlich zu sehen haben, den Briten und Franzosen, dadurch aus, daß die

Assecuranzen für die französischen Schiffe so häufig in England genommen wurden. Dies ist nun freilich bei dem Ausbruch dieses Krieges den Briten durch eine Parlaments-Akte verboten worden. Aber noch zeigt sich kein Uebergewicht des Vortheiles der britischen Kaperei vor der französischen. Nur die Wiedernahme zweier reichen Spanischen Prisen von den Franzosen wird ein Uebergewicht in dieser Balanz, folglich auf Unkosten eines durch den Krieg natürlich entstandenen Alliirten geben. Dazu kömmt, daß die Bemannung der Flotten eben durch die Kaperei sehr erschwert wird. Doch dies alles ist bekannt und anerkannt genug, wiewol ich weiter unten bei der Erzählung der neuesten französischen Seegreuel noch einmal darauf werde zurückkommen müssen. Nur dies will ich noch hinzusetzen, daß der gewisseste Gewinn der Britischen und nun auch der ihrem Beispiel folgenden Französischen und Spanischen Kaperei aus der Wegnahme der neutralen Schiffe entsteht. Es bleibe ihnen so wenig von der Beute, wie da wolle, allenfals nur sechs Fässer Blech, so sind sie gewiß, daß das Prisen-Gericht ihnen die Kosten niemals zuerkennen werde, weil es heißt: Aber dies wenige, diese Fässer Blech waren feindliches Eigenthum, und folglich der Gegenstand eines Handels,

den wir für unerlaubt erklären. Der Kaper hat also Recht gehabt das Schiff aufzubringen, und ist Kostenfrei. Dagegen aber machen die neutralen Mächte keine Prisen wieder. Was also condemnirt wird, ist für die Nation rein gewonnen, ohne Furcht, dagegen etwas einzubüssen. Aber weit mehr gewinnt sie in den Kosten, die der Ladung zuerkannt werden, wie ich schon K. 3. §. 16. gezeigt habe.

Es ist sehr anmerklich, daß Friedrich der Große nichts als eine Regel des Seerechts den Briten vorschreiben wollte, sondern bloß von ihnen verlangte, sie sollten die Regel machen, um seinen Unterthanen die denselben gemäße Weisung geben zu können. Aber dazu waren sie nicht zu bringen, und werden schwerlich jemals dazu zu bringen sein. Unter vielen andern Beweisen davon mag auch die Britische Erklärung auf die Russische Erklärung der bewaffneten Neutralität im J. 1780 gelten, die ich eben angeführt und auf Herrn v. Hennings Sammlung verwiesen habe.

Siebentes Kapitel.

Aufblühende Hofnung ein Ende aller Kaperei zu sehen.

§. 1.

Zwei Jahre nach dem Ende jenes Seekrieges schloß Friedrich der Große mit den Nord-Amerikanischen Staaten einen Freundschafts- und Handlungstractat unter dem 10ten Sept. 1785. dessen 23ster Artikel folgende bis dahin beispiellose Bedingung enthielt. „Alle Handelsschiffe, welche zum Vertausch der Pro„dukte verschiedner Oerter angewandt werden, und „folglich bestimmt sind, die Bedürfnisse, die Bequem„lichkeiten und Annehmlichkeiten des Lebens zu er„leichtern und zu verführen, sollen frei und ohne „Bekümmerung fahren dürfen, und beide contra„hirende Mächte verpflichten sich, keine Commissio„nen an zum Kreuzen ausgerüstete Schiffe zu geben, „welche dieselben berechtigt, solcher Art Kauffahrthei„schiffe zu nehmen oder zu zerstören, oder den Han„del zu unterbrechen."

Zwar war der Fall als weit entfernt, ja als kaum möglich anzusehen, da diese so weit von einander ent-

legenen Staaten mit einander in Krieg gerathen und dieser Punkt in seine Erfüllung treten könnte. Doch darf es ja nicht immer offener Krieg werden, sondern eine etwas lebhafte Mishelligkeit zwischen zwei entfernten Nationen giebt so leicht den Vorwand zur Kaperei unter dem Nahmen der Repressalien, oder zu einem Beschlage der Schiffe in den Häfen der einen und der andern Nation. Indessen als Beispiel für andre Mächte war es doch äußerst wichtig. Es ließ sich erwarten, daß, wenn der damalige Friede länger dauern würde, mehr als Ein in kaltblütiger Ueberlegung geschlossener Handlungstractat zwischen Europäischen Seemächten, insonderheit mit den Nord-Amerikanern, diese Bedingung enthalten würde. Noch ist keine Erfahrung entstanden, aber sie wird natürlich doch einmal entstehen, wie gefährlich den Europäischen seefahrenden Staaten die Kaperei der Nord-Amerikaner werden wird, wenn je einer derselben mit dieser Nation zerfallen wird. Schon in dem Kriege, durch welchen sie ihre Freiheit erwarben, erschienen ihre Kaper bald in den Nordischen Gewässern, und thaten der Britischen Seefahrt großen Schaden. Es läßt sich auch voraussehen, daß, wenn die Dinge so bleiben, wie sie jetzt sind, diese Kaper bei mehr als Einer Europäischen

Nation Vorschub und Begünstigung finden werden, in Folge der Handlungseifersucht, welche eine jede bekriegte Nation immer abseiten andrer zu fürchten haben wird. Frankreich hatte im Jahr 1777 sich noch nicht wider Gr. Britannien erklärt, war vielleicht noch nicht zum offenen Kriege wider dasselbe entschlossen, als ein zu Dünkirchen armirtes Schiff unter nordamerikanischer Flagge ein britisches Paketboot zwischen Helvoet und Harwich wegnahm. Doch werden ohne diese Hülfe ihre Meerschäumer ihre Beute allenthalben zu finden wissen. Sie werden auf reichere Schiffe in den europäischen Meeren rechnen können, als die ihrigen sind, und keine von ihnen bekriegte Nation wird auch nur einen mäßigen Ersatz ihres Verlustes von ihrer eigenen wider sie gerichteten Kaperei erwarten können. Diese wird sie auch nur von ihren Colonien aus treiben können wenn sie deren hat. Denn mit welcher Hoffnung des Gewinns wird ein europäischer Privatmann Kaper ausrüsten, um sie über den Ocean zu senden, und an den Küsten jener Nation zu kapern? Wenn daher die europäischen Staaten eben dies Versprechen, wie Preußen, von den Nordamerikanern in künftigen Tractaten erlangen, so ist der Vortheil fast ganz einseitig für sie; und jede derselben hat ge-

wiß Urſache, auf dieſen Fuß mit ihnen zu ſchließen, ehe der doch immer mögliche Fall eines Friedensbruches oder eines Mißvernehmens mit ihnen eintritt. Was ſich von der Haltung dieſer Bedingung verſprechen laſſe, davon werde ich weiter mehr ſagen.

Aber weit glänzender war die Hoffnung dieſen Wunſch erfüllt zu ſehen, welche die erſte franzöſiſche Nazional-Verſammlung gleich nach der Revolution dem geſammten Europa gab. Sie gab zwei Dekrete ab, welche dem Andenken dieſer mit ihrem Werke ſelbſt gewiſſermaßen vernichteten *) Verſammlung

*) Ich kann die Ueberzeugung nicht aufgeben, welche ich ſchon in meiner Darſtellung der Fehler und Misgriffe in der franzöſiſchen Revolution im 83ſten Stück der hamburgiſchen Addreß-Comtoir-Nachrichten 1792 geäußert habe, daß alles jetzige Unglück Europens von dem unſeligen Entſchluſſe der conſtituirenden Verſammlung herrühre, daß kein Mitglied derſelben in die folgende Nationalverſammlung ſolle wieder gewählt werden dürfen. Sie vernichtete alſo ſelbſt ihren Einfluß auf Jahre hinaus, und Vernichtung vieler damaligen Mitglieder durch einen gewaltſamen Tod war die Folge davon. Aber ſie vernichtete auch ihr eignes Werk; und das mußte ſie vorausſehen. Zwar ſagt der Oberſte von Weiß ſehr wahr S. 30 ſeines Coup d'oeil sur les relations politiques de la Republique Française: "On observait deja chès les Grecs, que les Chefs de revolution en voyent rarement la fin. Aber wenn er hinzuſetzt: Un com-

bei der ſpäten Nachwelt Ehre machen werden, nemlich a) daß die Nation in keinem ihrer künftigen Kriege erobern, und b) keine Kaperei erlauben wolle. Jener Beſchluß, von einer Nation gefaßt, die ſeit Jahrhunderten nur in Abſicht auf Eroberungen Kriege unternommen, zwar nicht immer erobert, aber in jedem nicht ganz unglücklichen Kriege durch nur kleine Erweiterung ihrer Grenzen ſich für den Aufwand des Bluts von Millionen Menſchen, und die äußerſte Erſchöpfung ihrer Kräfte belohnt gehalten hatte, ſchien Europa einen langwierigen Frieden zu verſichern. Man konnte hoffen, daß während deſ-

rant irresistible les entraine loin de leurs opinions et de leurs desseins. Jettés un coup d'oeil sur les deputés les plus influens de la premiere legislature. Rien de plus propre a calmer l'ambition, que d'examiner le sort acruel de ceux, dont elle a été couronnée des succes les plus brillans;" ſo trifft dies auf dieſe Männer nicht zu. Ihr Fehler war, daß ſie ſich außer Stand ſetzten, in den unwiderſtehlichen Strom ferner einzuwirken. Er, von Weiß, hatte ſelbſt nach S. 56 ihnen gerathen, die britiſche Conſtitution zum Modell der übrigen zu nehmen. "Vous aurés, ſagte er ihnen, un grand tableau pour modéle, un point de reliement, un fil, qui vous dirigera dans le labirinthe. Das wollten ſie nicht. Kein tableau, kein modéle, kein point de raliement, kein fil de direction war da; und ſie gingen alle davon.

selben mehrere Staaten den zweiten Beschluß auch zu dem ihrigen machen, und in ihren Tractaten einzeln der künftigen Kaperei entsagen würden. Denn nur die Erbitterung zu Anfang eines neuen Krieges kann einem Staatsmann dieselbe als seinem Staate zuträglich erscheinen machen. In der Folge eines nicht zu kurzen Krieges wird er sie schon mit andern Augen ansehen. Aber kaltblütige, in friedlichen Unterhandlungen natürliche Ueberlegungen müssen ihm jede Aussicht angenehm machen, seinen Staat dieses im Kriege für nothwendig gehaltenen Uebels zu entledigen.

Aber, wird man sagen, wird auch diese Bedingung im Kriege gehalten werden? Wird, wenn das den Krieg erklärende Volk, das nun nichts mehr mit seinem Gegner verderben zu können glaubt, angehalten werden können, sie zu erfüllen? Sind nicht die Neufranken selbst ihrem dem ganzen Europa verkündeten Entschlusse wieder untreu geworden?

Ich antworte auf das letzte zuerst. Es ist keinesweges die Schuld der Neufranken, wenn sie davon abgegangen sind. So arg es in Frankreich jetzt zugeht, so viel ärger es mit jeder Versammlung ge-

worden ist, so hat doch noch die dritte National-Versammlung sich jenes Artikels der bereits ganz vernichteten Constitution gar wol erinnert. Sie hatte noch keinen Krieg erklärt, und war bloß auf einer Seite von einem Landkriege bedrohet, als sie ihren Gesandten so viel deren noch im Auslande sich aufhielten, den Auftrag gab, bei allen fremden Staaten, an welche ihre Mißion ging, anzufragen, ob dieselben, im Fall ein Seekrieg entstünde, der Kaperei zu entsagen sich erkären wollten. Dies that insonderheit der bei dem niedersächsischen Kreise angestellte Herr Lehoc, und für diesen war es vorzüglich wichtig, denn diesem gehörten die wichtigsten Ausfuhrhäfen Deutschlands an, denen es äußerst erwünscht sein mußte, durch eine gewierige Erklärung ihre Seefahrt zu sichern, ohne durch die Erklärung: man wolle selbst nicht kapern, etwas aufzuopfern, indem gewiß keiner derselben es ohnehin thun wird. Aber zum Unglück geschahe diese Anfrage nach dem unseligen 10ten August, an welchem die Königswürde suspendirt ward. Der noch vom Könige accreditirte Lehoc konnte nicht in Folge seines Creditivs handeln, sondern eigentlich nur als Privatmann. Ich thäte der Sache zu viel, wenn ich es eine diplomatische Pointille nennte, daß einige der niedersächsischen Für-

sten und Stände ihm gar nicht, andere bloß mit persönlichen Complimenten, aber ohne sich auf den Antrag einzulassen, antworteten. Aber es war doch möglich eine Antwort so zu geben, die an den National-Convent gelangte, ihm Genüge thäte, und in welcher man sich in Hinsicht auf die dermalige Lage Frankreichs und seines Residenten nicht compromittirte. Den drei Hanseestädten war zu sehr an der Sache gelegen. Sie fanden eine solche Antwort aus, welche der Hauptsache ein Genüge that, in welcher sie aber nicht um einen Schritt weiter gingen, als die dermalige politische Lage es verstattete. Aber wie wünschenswerth wäre es gewesen, daß alle deutsche Stände, die auch nur den kleinsten Seehafen an der Nord- oder Ostsee hatten, ein gleiches gethan hätten!

Daß die Bedingung, solcher im Frieden gemachter Tractaten, der Kaperei gegen die unschädliche Handlung zu entsagen, nach Ausbruch eines Krieges gehalten werde, kann man nicht als unmöglich ansehen, wenn man bedenkt, was fast in jedem Kriege in Ansehung der Landhandlung geschieht. Ueber diese sind keine solche Tractaten in Friedenszeit geschlossen. Bricht indessen ein Krieg aus, so ist es sogleich einverstanden, oder es wird einstweilig eine

Uebereinkunft zwischen den commandirenden Generalen geschlossen, daß der Landhandel seinen ungestörten Gang behalten solle. Man giebt den Wagen die nöthigen Begleitungen, um sie gegen streifende Partheien und Marodöre zu sichern. Geht dann ja etwas noch zum Nachtheil desselben vor, so ist es entweder Folge von nicht hinlänglicher doch immer im Kriege nothwendiger Behutsamkeit, oder Ausbrüche von Gewaltthätigkeit und Ungerechtigkeit der Subalternen, welche nicht auf Rechnung der Obern der Staaten geschoben werden können. So fallen in Kriegen auf der See viele Beraubungen durch Kaper an solchen Schiffen vor, welche aufzubringen sie keinen Vorwand finden. Sie sind in gegenwärtigem Kriege sehr häufig, und denen allen empfindlich, welche darunter leiden. Aber sie sind das geringste derer Uebel, die der Seekrieg entstehen macht.

Freilich wird keine Nazion, wenn sie gleich der Kaperei gegen die Kauffahrt entsagt, die freie Verführung der Kriegs-Contrebande verstatten, und in dieser Hinsicht die Untersuchung der Kauffahrer der feindlichen Nation aufgeben wollen. Dann wird manches derselben aufgebracht und mit Recht oder Unrecht confiscirt werden.

Aber auf dieſen Zweck allein werden keine Privatkaper ausgerüſtet werden, ſondern die Hinderung der Kriegscontrebande wird ein Geſchäfte bloß der größern und kleinern Kriegsſchiffe des Staats bleiben.

Aber die beſte Folge wird dieſe ſein. Nicht leicht wird ein Staat, der dieſe Bedingung eingegangen iſt, dieſelbe ſogleich in ſeiner Kriegserklärung aufheben, ſondern vielleicht alsdann wann einzelne Vorfälle in dem Lauf des Krieges ihm Vorwand und Anlaß dazu gaben. Es werden alſo nicht ſogleich Kaperbriefe ausgegeben werden. Die Kaperei thut im Anfange des Krieges dem Handel und der Kauffahrt beider Theile den meiſten Schaden, ſpäterhin weniger, und die Luſt dazu verliert ſich, wenn in dem Fortgange des Krieges die Kaufleute beider Theile die Wege ausfündig gemacht haben, in welchen ſie ihre Handlung dennoch fortſetzen können. Das geſchieht gewiß, das Recht der neutralen Flagge mag gelten oder nicht. Dann zeigen ſich wenig oder gar keine Kauffahrer der bekriegten Nation, und den neutralen Schiffen iſt auch nichts mehr anzuhaben. Alles Eigenthum iſt beſchworen, weil es beſchworen werden muß, oder der neutrale Kaufmann treibt wirklich alles im Eigenhandel, und entſagt dem Com-

mißionshandel, wenn er die Kräfte dazu hat, und sein Gewissen nicht beflecken will.

Einige Vorfälle aus dem Rußisch-Schwedischen Seekriege.

§. 2.

Bei dem im Jahr 1788 so unerwartet zwischen Rußland und Schweden ausbrechenden Kriege war die Hoffnung sehr gegründet, daß beide Mächte dem System getreu bleiben würden, für welches sie sich wenig Jahre vorher in der bewaffneten Neutralität vereint hatten. Catharina blieb auch demselben völlig treu, und bestätigte dies durch eine schon im Mai 1789 an alle Minister neutraler Mächte in Petersburg mitgetheilte und durch den in Hamburg residirenden kaiserlichen Herrn Minister auch hier bekannt gemachte Erklärung, die man S. 730 ff. des historisch-politischen Magazins 1789 im ersten Bande lesen kann. Es ist daher fast überflüßig, eines dennoch wider Wissen und Willen der großen Monarchin gemachten Versuchs zu erwähnen, der von einigen nie authentisch bekannten Personen, im Jahr 1789 gewagt ward, durch kleine armirte Fahrzeuge,

von der Elbe aus unter rußischer Flagge in der Nordsee zu kreuzen, um insonderheit zwei schwedische zurückerwartete Chinafahrer aufzufangen. Man erinnerte sich aber damals bald der durch den osnabrügischen Frieden und die kaiserliche Wahlcapitulationen, der Elbe und Weser versicherten Freiheit, daß auch in keinem Kriege die Schiffahrt gefährdet werden darf. Da nun diese sogenannten Kaper nicht mehr in Glückstadt einlaufen durften, so verliessen sie zwar die Elbe; einer derselben aber bemächtigte sich noch in deren Mündung eines von Hamburg nach Malaga gehenden Schiffes und schleppte es nach Ostende. Den Vorwand gaben einige mit demselben Reisende in türkischer Tracht, welche dem Rechte der neutralen Flagge durchaus zuwider als den Russen feindliche Unterthanen mit ihren Gütern der Kaper zu seiner Beute machen wollte. Diese Leute aber waren alle Marokkaner, welche einen für Hamburg sehr willkommenen Versuch gemacht hatten, daselbst Leinen einzukaufen, aber nun erfuhren, daß es auch in den nordischen Meeren böse Seeräuber gebe. Das Schiff ward zwar mit allem was es führte in Ostende frei gegeben, aber diese Leute blieben seit dem lange Zeit aus. Dieser Kaper, von einem Engländer commandirt, lief nachher in einen briti-

schen Hafen ein, wo er als ein Seeräuber gehangen sein soll. Den schwedischen Chinafahrern ward zu rechter Zeie im Canal Nachricht von ihrer Gefahr gegeben, so daß sie in einen britischen Hafen einlaufen und eine schwedische Convoy abwarten konnten.

§. 3.

Aber was schwed. Seits um diese Zeit gethan wurde, geschah unter öffentlicher Autorität und der Erfolg eines dieser Vorfälle war ein solcher, daß es genug ist, ihn zu erzählen, weil nur ein Urtheil über denselben bei allen Gutdenkenden Statt haben kann. Ich habe oben mehr als an einem Orte gesagt, daß Schweden allein dafür gestrebt habe, auch das Geld zur Contrebande zu machen, und daß insonderheit in dessen Tractat mit England 1661 beide Mächte über diesen Punkt mit einander übereinkamen. Allein in spätern von Schweden geschlossenen Tractaten fällt nichts vom Gelde vor; am wenigsten in den Erklärungen der für die bewaffnete Neutralität vereinigten Mächte, folglich auch Schwedens nicht, und in denen mit Holland ward es im Jahre 1669 ausgenommen. Ganz Europa hatte also Recht, als König Gustav III. 1788 den Krieg mit Rußland wagte, den 1780 so deutlich erklärten Willen eben dieses Königs,

für deſſen noch bleibenden Willen anzunehmen. Wirklich wurden ſchon im Jahr 1789 zwei holländiſche Schiffe in Carlscrona aufgebracht, 11000 Thlr. Alb. welche ſie mit ſich führten, durch die Gerichte für eine gute Priſe erklärt, und zwar kraft des ſo oft erwähnten Tractats mit England von 1661, der doch keine andre Nation im geringſten angeht. Mittlerweile mußte natürlich, da den Holländern ihr Geld zurückgegeben war, ein jeder anderer ſich Sicherheit für ſein nach Rußland zu Schiffe verſandtes Geld verſprechen. — In dieſer Meinung gaben hamburgiſche Kaufleute einem von Lübeck nach Riga gehenden Schiffe 10325 Thlr. Alb. mit, zur Bezahlung einer dort committirten nach Bilbao beſtimmten Rückfracht. Dies Schiff ward den 3ten Mai 1790 von einer ſchwediſchen Fregatte genommen und nach Carlscrona gebracht. Das Admiralitäts-Untergericht erklärte das Geld für gute Priſe, und zwar in Folge eines von dem Könige unter dem 8ten Junius 1788 gegebenen Kaper-Reglements. Dies war die eben erwähnte Verfügung, mit deren Promulgirung der König ſo lange zurückgehalten hatte. Gegen dies Urtheil galt die ſtarke Einwendung, daß von dieſem Reglement in Lübeck, dem Abgangsorte, nichts bekannt worden war. Es

ward ans Obergericht appellirt, welches das erste Urtheil bestätigte, aber demselben die Worte anfügte: daß des Schiffers Klage gegen das erste Urtheil guten Grund gehabt habe, weil aus den beim Gerichte gelieferten Beweisen erhelle, daß das königliche Prisen-Reglement vom 8ten Julii 1788, wie er von Lübek absegelte, daselbst noch nicht bekannt gewesen, und also weder von ihm noch den Eigenthümern der Gelder demselben habe nachgelebt werden können. Es war auch durch Attestate der Magistrate in Hamburg und Lübeck erwiesen: "daß sowohl das königl. Prisen-Reglement, worauf das Unter- und Obergericht ihre Aussprüche gegründet, nicht in Lübek und Hamburg bekannt gewesen, wie die Abladung geschehen, und er, der Schiffer, den 15ten April 1790 von Lübek segelte, sondern daß dasselbe erst den 8ten Mai des nemlichen Jahres bei dem königl. schwedischen Agenten angekommen und den 11ten allgemein kund gemacht worden." Das war also 22 Monate nach dem Datum des Befehls, und mittlerweile hatte der König selbst jene holländischen Schiffe in gleichem Falle frei gesprochen.

Es ward also an diesen appellirt, und — wer sollte es glauben? — die ersten Urtheile bestätigt, und das Geld war und blieb verloren. Die Justiz-Revision in Stockholm gab keinen Entscheidungsgrund an. Doch konnte bei einer so notorischen Unkunde jenes Prisen-Reglements auf Seiten der Eigenthümer des Geldes, nun wohl nichts anders ihr dafür gelten, als jener damals 128 Jahr alte Tractat, für niemanden verpflichtend, als für die beiden Mächte, die ihn geschlossen hatten, nur auf deren Unterthanen sich beziehend, dazu in lateinischer Sprache abgefaßt, und nur aus solchen Sammlungen noch jetzt bekannt, als aus welchen ich hier zusammen getragen habe.

Mir ist nicht bekannt, daß der Sachwalter der Verlierenden den acht Jahre jüngern Tractat mit Holland benutzt habe. Denn es wäre doch unbegreiflich, wie man einem ältern nur zwischen England und Schweden beliebten Tractat eine allgemeine geltende Kraft hätte beilegen können, wenn ein neuerer demselben widersprach, und die Maxime, nach welcher jener geschlossen war widerlegte.

Indessen gab dieser Vorfall den überhaupt geltenden Beweis, daß Gustav III. den Maximen der

bewaffneten Neutralität ganz entsagte, die man also von diesem Zeitpunkt an als ganz aufgehoben ansehen kann.

§. 4.

An diesen schwedischen Krieg schloß sich der Revolutionskrieg so nahe an, und dieser begann unter solchen Umständen, daß das Recht der neutralen Flagge nicht nur gar nicht weiter in Frage kam, sondern vielmehr vieles von dem, was man demselben noch immer bisher eingeräumt hatte, ganz wegfiel. Alles mußte nun dem sinnreichen Aushungerungssystem weichen! Glaubte gleich Dänemark erst im Jahr 1780 die Lebensmittel als sein vorzügliches Export frei von britischer Bekümmerung gemacht zu haben, so fingen doch die Briten sogleich an, ein jedes dänisches mit diesen befrachtetes Schiff einzuschleppen. Jene Convention galt nun für nichts, nachdem in St. James beschlossen war, daß die Franzosen nichts mehr essen sollten, wenigstens nichts, was ihnen das Ausland zuführen konnte. Nicht besser wurden andere neutrale Schiffe behandelt, selbst wenn deren Papiere die Gewisheit gaben, daß ihre Ladung von Korn und dergleichen für die Alliirten der Briten, für Spanien und Portugall bestimmt sei. Die mil-

deſte Behandlung war, daß man ſie auszuladen nöthigte, ihre Ladungen ziemlich nach Willkühr taxirte und bezahlte, und ſie dann ledig davon ſegeln ließ. Aber die Unterſuchungen über ſcheinbar feindliches Eigenthum anderer Art in ihren Ladungen, und das gerichtliche Verfahren ging ſeinen alten muſterhaften Gang. Sir James Marriet blieb ſich immer gleich, bis die Laſt des ſo leichten Geſchäftes nach Willkühr oder nach ſtillen Winken ſeiner Obern zu entſcheiden, ſeinem grauen Kopf zu ſchwer ward, er mit einer Penſion ab, und nun das Geſchäft zu einem Sir John Scott, einem bisher ſehr berühmten Advocaten übergieng. Um das Band enger zwiſchen der ſogenannten Court of Admirality, die aber nur Ein Mann darſtellt, und dem Kings Counsel zu knüpfen, an welches ein jeder appelliren mag, der zu appelliren Luſt hat, iſt, wie ich vernehme, Sir John Scott Mitglied deſſelben geworden, da Sir John Marriet nur von Zeit zu Zeit, um zu referiren in daſſelbe gerufen ward. Wer alſo von der High Court of Admiralty appellirt, findet ſie ganz in dem höhern Gerichte wieder, an welches er appellirt.

Eben die Quelle, aus welcher ich die Materialien zur Darſtellung der britiſchen Admiralitätsſeejuſtiz

in frühern Seekriegen Kap. 3. §. 5 — 11 geschöpft habe, sind noch immer offen für mich. Doch ermüdet mich wirklich schon diese verhaßte Arbeit. Ich habe nur eine Anzahl neuerer Acten aus jetzigem Kriege mittheilen lassen. Aber ich konnte den Widerwillen nicht überwinden, welchen sie mir aufs neue erweckten. Die Uebermacht immer auf einerlei Art gemißbraucht, daß Willkühr statt aller Gesetze geltend, die Tractaten für nichts geachtet, manche Scheingründe bei dem Gefühl, daß doch etwas entschuldigt werden müsse, angewandt, zu lesen, und kaum wieder unter veränderter Wendung zu lesen, das kann doch nicht anders, als den ehrlichen Mann zuletzt aneckeln. Nur dieß muß ich anmerken, daß der Pulsschlag der Nation, welchen Marriet von den Neutralen gefühlt zu werden befiehlt, auch in diesem Kriege so fieberhaft gewesen ist, daß kein politischer Aesculap sich in denselben zu finden, und die sich erneuernden Paroxismen zu ahnden wußte. Nachdem das Aushungerungssystem aufgegeben war, schien man britischer Seits doch etwas billiger verfahren und der Handlung der Neutralen etwas mehr Willen lassen zu wollen. Aber in den letzten Monaten, da ich dieses schreibe, hat das Prisen-Fieber gewaltig aufs neue zugenommen, und ist von

einer großen insonderheit auf dänische Schiffe gerichteten Gefräßigkeit begleitet gewesen.

§. 5.

War nun gleich während der Hitze des Krieges nichts zum Vortheil des Rechts der neutralen Flagge zu erwarten, so ließ sich doch hoffen, daß die Franzosen in ihren Friedensunterhandlungen desselben eingedenk sein würden, da sie noch immer über die brittische Despotie der Meere aufzuschreien fortfuhren. Das Wichtigste war von dem Frieden mit Gr. Britannien zu erwarten, und hier mag freilich französischer Seits darauf angetragen worden sein. Denn wiewohl der Antrag nicht diplomatisch kund geworden ist, so ist doch daran nicht zu zweifeln, daß Grenville an Malmesburi rescribirte: Se. Majestät sind der unveränderlichen und entschiedenen Meinung, von ihren Feinden keinen Vorschlag anzunehmen, der auf die Rechte und Ansprüche der Seemächte Bezug hätte. Dies finde ich, da es mir damals schon kund geworden war, durch Arnoulds oben angeführten Buchs bekräftigt. Dies bestätigte die fortdauernde Entschlossenheit des britischen Hofes für seine alten Maximen, die auch natürlich durch den zwei Jahre vorher den Nordamerikanern abgelockten Tractat (so

werde ich ihn nennen dürfen,) befestigt war. Ich glaubte in so vielen Acten und Schriften der Franzosen eine große Unkunde von den Gründen des Seevölkerrechts bei allem Aufschreien über jene Despotie wahrzunehmen. Und woher sollten die Franzosen Kenntniß dieser Gründe schöpfen, da ihre Seegesetze und Tractaten so wenig mit einander zusammenstimmten, und die Minister und ihre Monarchen seit einem Jahrhundert so inconsequent gehandelt haben, wie ich oben Kap. §. 1 und 2 gezeigt habe. Mancher Deutscher, ja selbst mancher Franzose, der dies mein Buch kannte, sagte mir: warum ist denn diese ihre Schrift auch nicht im Französischen erschienen, zumal bei jetzigen Zeitumständen? So sehr dies für die gute Sache zu wünschen war, da unter allen Foderungen, welche die Franzosen an ihre Feinde machten oder noch machen könnten, keine so gerecht als diese war, daß sie das Recht der neutralen Flagge anerkennen mögten, so glaubte ich nichts Uebels zu thun, da ich einen Auszug meiner Schrift, aber als von einem andern geschrieben, in wenigen Bogen französisch aufsetzte, und diesen nach Paris zur Einrückung in irgend ein beliebtes Journal beförderte. Da es mit dieser Einrückung sich verzog, so fand ich Mittel den Auszug im Manuscript nach Lille an die

französische Gesandtschaft zu befördern. Aber nun kam der 4te September heran, der Congreß ward aufgehoben und meine Mühe war vergeblich. Doch hatte um eben diese Zeit der Congreß zu Rastadt andere Hoffnungen in mir erweckt, von welchen ich, weil sie eben sowohl vereitelt worden sind, nichts weiter sagen, sondern meine Leser auf meine kleine Schrift: le droit des gens maritime consideré comme l'object d'un traité de commerce à anexer a celui de pacification entre l'Allemagne et la france. werde verweisen dürfen. Sie war vorher Deutsch abgefaßt von mir bei dem Reichstage zu Regensburg vertheilt. Französisch ließ ich sie in Paris abdrucken. Einen andern, ebenfalls französischen Abdruck, besorgte ich in Hamburg, und ließ ihn in Regensburg demnächst aber auch in Rastadt selbst vertheilen.

Man lege indeß diese Erwähnung meiner Bemühungen eine so große Sache zu befördern mir nicht zur Ruhmredigkeit, oder als den Beweis von meiner zu großen Meinung von meiner eigenen politischen Wichtigkeit aus. Mit bloßen Flugschriften, die man dem Buchhandel überläßt, läßt sich nicht viel ausrichten, auch wenn sie mit aller Kraft eines guten Schriftstellers geschrieben sind. So habe ich meine Arbeiten, die das Völkerseerecht betreffen,

nicht dem gewöhnlichen Schicksal der Flug- oder Zeitschriften überlassen. Ich hatte schon im Jahre 1793 gegenwärtiges Buch in seiner ersten Ausgabe, und gleich darauf den Nachtrag an alle deutsche Fürsten und Staatsmänner befördert, wohin ich es ohne Vorwurf der Zudringlichkeit thun konnte. Ich hatte zu viel Beweise von der guten Wirkung derselben erfahren, und daß ich auf günstiges Vorurtheil für meine Fähigkeit, diese gute Sache zum Besten Deutschlands insonderheit zu vertheidigen einigermaaßen rechnen könnte. Ich wußte, daß es mir gelungen war Vorurtheile niederzuschlagen, welche bis 1793 Niemand in Deutschland widerlegt hatte. Auf der andern Seite war ja der Wunsch der Franzosen durch ihr frühes Dekret aller Kaperei zu entsagen, und das unabläßliche Geschrei über die britische See-Despotie deutlich genug bestätigt. Meine Hoffnung, beide Völker in ihrem Friedensschlusse in diesem wichtigen Punkte zusammenstimmen, und wenigstens ein zweites Beispiel nach dem von Friedrich dem Großen gegebenen entstehen zu sehen, war doch wohl nicht so ganz grundlos und eitel. Ist sie denn vor jetzt fehlgeschlagen, so wird es mir viel leichter mich darüber zu trösten, als denen Vielen, welche zwei Jahre durch auf die Beruhigung Euro-

pens doch insbesondere Deutschlands geharret und gewartet haben.

Achtes Kapitel.

Neue Erscheinungen im gegenwärtigen Kriege.

Bei der Revision dieses Kapitels in diesem neuen Abdruck stand ich eine Weile bei mir an, ob ich es nicht ganz umgearbeitet auf eine andere Stelle nach der Erzählung der spätern Vorfälle der letzten sechs Jahre versetzen wollte. Doch fand ich es am Ende gerathen, ihm seine Stelle zu lassen, da es wenigstens davon zeugt, wie ich die Zeitumstände noch bis vor sechs Jahren ansah, und vielleicht manchen meiner Leser verleitet habe, sie mit mir anzusehen. Ich werde also nur wenige Veränderungen und Berichtigungen, auch wohl einzelne Zusätze in dasselbe eintragen, oder in der Form der Noten unter den Text bringen.

§. 1.

Der gegenwärtige Krieg hat Veranlassungen gehabt, dergleichen die Geschichte bei keinem andern Kriege angiebt. Schon ehe derselbe ausbrach, war es voraus zu sehen, daß eine Erbitterung in der Art ihn zu führen entstehen würde, welche man in den Kriegen neuerer Zeit nicht mehr bemerkt. Es war vorauszusehen, daß Maaßregeln ergriffen werden würden, um dem allen europäischen Mächten wenigstens durch öffentliche Ankündigung des Krieges zuvorkommenden Feinde empfindlicher zu schaden, als welche man sonst anwenden zu dürfen glaubte. Dies Volk selbst hat alles gethan, um beides die Gründe des politischen und des Religions-Interesse, welche sonst einzeln heftige Krieg veranlaßten, in diesem Kriege gegen sich aufs höchste wirksam zu machen, und seine Feinde dahin zu bringen, daß sie nichts unversucht ließen, um ihm wehe zu thun. Es drohete nicht nur in seinem wilden Muthe allen Königen und Fürsten die Vernichtung ihrer politischen Existenz, sondern auch allen Freistaaten die Vernichtung aller Ordnung, in welcher sie bis dahin ihrer Existenz sich erfreuet hatten, ja selbst den persönlichen Untergang, wenn es nicht anders sein konnte, durch Meuchel-

mord.*) Aber es drohte auch allen zugleich die Vernichtung der Religion ihrer Väter, nicht um ihnen eine neue Religion aufzudringen, sondern um aller Gottesverehrung bei ihnen ein Ende zu machen.

Ich hoffe indessen, daß ich niemandes, wessen Standes er auch sei, Leidenschaft wider mich erregen werde, wenn ich bloß dasjenige darstellen werde, was mir die Thatsachen angeben, mit Vermeidung aller respectwidrigen Anmerkungen über eigentliche Worte der bei dieser Gelegenheit ans Publikum ergangenen Manifeste.

§. 2.

Man hat überhaupt eine Nothwendigkeit angenommen, den Franzosen das alles zu entziehen, was man als Gegenstände der Handlung mit ihnen im Frieden, und vorzüglich in Kriegszeiten kannte. Ob man die Unentbehrlichkeit dieser Dinge sich nicht größer vorgestellt habe, als sie wirklich ist, werde ich weiter unten, aber bloß in Rücksicht auf Deutschland, bescheiden beurtheilen.

*) Schlug doch zur Zeit des Schröckensystems ein Mitglied des Convents öffentlich vor, eine Legion des Tyrannicides zu errichten, welche den Regenten der Staaten auflauern, und wo und wie sie nur könnte, hinrichten sollte.

Wenn in vorigen Seekriegen der unſchädliche Handel ſchon dadurch, wenn das Schiff auf einen blokirten Platz ging, gefahrvoller ward, als die Natur der Sache es erfoderte, wie ich oben K. 6, §. 5. gezeigt habe, ſo iſt es beinahe dahin gekommen, daß das ganze Frankreich wie ein blokirtes Land angeſehen wurde.

§. 3.

Man iſt in Deutſchland darin ſo weit gegangen, daß man den Vertrieb faſt aller Kunſt- und Natur-Produkten nach Frankreich unterſagt hat, durch welche Deutſchland ſich allein in ſeiner Handlungsbalanz erhalten kann.

Man iſt in dieſen deutſchen, britiſchen und andern Inhibitorien überall weiter hinaus gegangen, als irgend eine auf das Völkerſeerecht ſich beziehende Acte in Beſtimmung der Kriegscontrebande gegangen iſt.

§. 4.

Rußland hatte ſchon unter Catharina dem für daſſelbe ſo wichtigen Vertrieb der Schiffs-Materialien nach Frankreich entſagt. Doch ſchien die Hinausſicht auf den daraus entſtehenden Nachtheil in

der Handlungsbalanz Rußlands das Verbot aller französischen Waaren für Rußland veranlaßt zu haben. Jetzt aber da Rußlands Monarch in den offenen Krieg wider Frankreich eingetreten ist, und diesen mit einer von demselben gewiß nicht, vielleicht auch nicht von dem übrigen Europa erwarteten Anstrengung und Thätigkeit durch seine Flotten und Heere fortführen läßt, so entstehen daraus eben deswegen, weil es offener Krieg ist, keine Vorfälle, welche zu erzählen, oder ein Urtheil darüber anzugeben, ich hier einigen Anlaß fände.

§. 5.

Gr. Britannien geht seinen alten Weg, kann aber in diesem Kriege sich so ansehen, als vollziehe es die Verfügungen der mit den Neufranken in Krieg befangenen Mächte, wozu seine Lage es so vorzüglich in Stand setzt. Sein Tractat mit Rußland vom 25sten März 1793 verpflichtet es gewissermaaßen zu dieser Handhabung, wenn anders darin etwas verpflichtendes auch für neutrale Mächte liegen kann. Wenigstens erklärt die neueste seitdem erschienene königliche Verordnung es für gesetzmäßig, alle mit Getraide und Mehl nach Frankreich bestimmte Schiffe in britische Häfen einzubringen, und ihre

Ladung ihnen, jedoch für Bezahlung, abzunehmen. Man hat aber auch ungern irgend einer europäischen Macht erlaubt, neutral zu bleiben, und unter denen Befugnissen, welche die Neutralität giebt, ihre Handlung auf Frankreich, fortzusetzen.

§. 6.

Die Neufranken haben das alles als Regel ihres Betragens in Ansehung des neutralen Seehandels angenommen. Ihnen galt keiner derer Tractaten mehr, in welchen sie es gelten ließen, daß ein freies Schiff das Gut frei mache. Sie haben damit angefangen, daß sie sich aller ihnen vorkommenden Schiffe bemächtigten, welche andern Völkern Lebensmittel zuführten. Weil jedoch ihr Bedürfniß nicht so groß ward, als man überall angenommen hatte, so ging es damit nicht weit, und bald setzte sie die gute Erndte des Jahres 1793 vollends aus dem Bedürfniß fremder Kornzufuhr heraus. Ich werde weiter unten aus dem Anhang der ersten Ausgabe wieder eintragen, was ich 1793 über die Ursachen schrieb, welche den Mangel in denen Gegenden Frankreichs so scheinbar groß machten, welche an die Zufuhr derselben über See bis dahin gewöhnt waren.

§. 7.

Viel weiter ging Spanien, so lang es in der ersten Coalition mit begriffen war, aus nicht ganz bekannt gewordenen Gründen. Seine Kaper brachten alle Schiffe auf, welche von französischen nach neutralen Häfen, oder von diesen zu jenen giengen. Es fehlte sogar nicht an Beispielen von Schiffen, die von neutralen zu neutralen Häfen giengen. Insonderheit litt die dänische Schiffahrt auf eine unbegreifliche Weise darunter. Die Zeitung des Tages, an welchem ich dieses vor 6 Jahren schrieb, gab unter dem Artikel Copenhagen sechs dänische von Cette mit Wein kommende, und ein von Marseille nach St. Thomas bestimmtes an, und zählt überdem eilf andere von den Spaniern aufgebrachte dänische Schiffe, ohne Bemerkung von deren Bestimmung. Ich habe K. 6. §. 10 erzählt, was eben dieser Hof in dem nordamerikanischen Kriege gegen die Dänen verfügte. Es gieng aber nicht weiter damit, als daß derselbe für Contrebande genommen wissen wollte, was England in seinem Tractat mit Dänemark dafür erklärt hatte. Aber der Handlungstractat von 1742, und das darin anerkannte Recht der neutralen Flagge blieb damals in seinem Bestande.

Nun aber verfuhr derſelbe ſo, als wenn er dieſen Tractat gar nicht kennte.

§. 8.

So trübe Zeiten für die Seehandlung friedlicher Nationen ſind gewiß ſeit einem Jahrhundert nicht geweſen. Zwar iſt noch keine Macht ſo weit gegangen, daß ſie, wie 1689 abſeiten Englands und Hollands geſchah, den Handel auf und von Frankreich geradezu unterſagt hätte. Aber viel fehlt doch nicht daran, da ſo wenig Gegenſtände dieſes Handels frei gelaſſen ſind, und Deutſchland ſelbſt ſich den Handel mit ſolchen Gegenſtänden unterſagt hat, die ſonſt in jedem Kriege frei blieben. Rußlands Monarchin ſchien das größte ihrer Werke vorjetzt aufgegeben zu haben, welches Sie durch die bewaffnete Neutralität beinahe vollendet hatte. Für dasmal ſage ich. Denn Sie erneuerte den ſo unbeſtimmt lautenden und der neutralen Schiffahrt nichts weſentliches zuſichernden Handlungs-Tractat mit Gr. Britannien nicht wieder, ſondern ließ ihn nur vorläufig ſo beſtehen. Dänemark und Schweden, welche damals ſich mit Ihr ſo willig für jenen großen Zweck vereinten, behaupten denſelben noch ſtandhaft; haben aber, inſonderheit die däniſchen Seefahrer, be-

reits viel dafür leiden müssen. Mit Mühe haben beide sich der Zumuthung der coalisirten Mächte erwehrt, aller Neutralität zu entsagen, und offenbaren Antheil an dem Kriege zu nehmen.

Indessen ist dies der gewöhnliche Gang menschlicher Dinge, auch in den wichtigsten Welthändeln, daß eben dann, wenn es aufs ärgste gekommen ist, es bald wieder um so viel besser wird. Die Verwirrung ist zu groß in diesem Kriege geworden, als daß nicht alle Seemächte, wenn dessen Beendigung ihnen Zeit zur kaltblütigen Ueberlegung von deren gegenwärtigen Folgen läßt, die Nothwendigkeit fühlen sollten, denselben fürs künftige, so viel möglich, abzuhelfen. *) Ich habe oben K. 5. §. 14 des spanischen Successionskrieges als eines Beweises erwähnt, daß, auch ohne Bekümmerung des Handels auf ein bekriegtes Land, der Krieg gegen dasselbe siegreich ausfallen könne.

Der gegenwärtige Krieg wird allen dabei interessirten Mächten die entscheidende Belehrung geben,

*) Auch jetzt nach sechs Jahren wird diese Hoffnung besserer Zeiten, die ich freilich wohl nicht erleben werde, noch um so viel größer für mich, weil der neueste von den Franzosen auf allen Meeren begangene Unfug in künftiger Erinnerung vielleicht mehr wirken wird, als er in seiner kurzen Dauer hat wirken können.

ob das Verbot aller Zufuhr von Lebensmitteln, aller Materialien zu wirklichen Kriegsbedürfnissen, und ob überhaupt solche Bekümmerungen der Seehandlung, als zu welchen sie sich diesmal entschlossen haben, ein wirksames Mittel sein, um ein starkes Volk zu demüthigen, in dessen Heeren ein jeder Streiter durch die hochschallenden Wörter, Freiheit und Gleichheit, in eine Schwärmerei gesetzt ist, die ganz anders auf ihn wirket, als die welche ehemals auf tausende wirkte, wenn sie glaubten, für die Ehre der Nation und für ihren König zu fechten. Insonderheit mögen zu seiner Zeit die nordischen Mächte überlegen, was dadurch gewonnen sei, wenn die Europäer in ihren Meeren sich die Handlung so äußerst erschweren.

§. 9.

Ich komme hier zum zweitenmal auf einen Punkt, welchen sich die Handlungspolitik der europäischen Mächte sehr wichtig mag sein lassen. Kann ich mir gleich von meinem deutsch geschriebenen Buche nicht versprechen, daß solche Große der Erde es lesen werden, welche, so sehr sie jetzt die Franzosen hassen, doch noch lange Zeit den gesunden Menschenverstand nicht achten werden, wenn er nicht im Französischen

Gewande vor ihnen erscheinet, *) so werde ich doch meine Voraussicht in die Zukunft äußern dürfen, daß Nordamerika ihrer Politik theils überhaupt, theils insbesondere ihrer Handlungspolitik eine ganz neue Richtung geben werde.

Dies Volk, auf dessen Seite ich damals gar nicht war, als es seine Freiheit aus Gründen, die mir keinesweges zulänglich schienen, zu erkämpfen anfing, dem ich aber jetzt mit warmem Herzen zurufe: Seid fruchtbar und mehret euch! seitdem es zeigt, daß es die von ihm errungene Freiheit vernünftig benutzt, und in deren Benutzung glücklich ist: dies Volk leitet schon jetzt die Handlung in ganz neue Wege. Was die V. Niederländer thathaten, als sie von den Spaniern sich frei zu machen anfingen, aber noch einen 75jährigen Krieg durch-

*) Ich habe anfangs bei mir angestanden, ob ich nicht selbst dieses französische Gewand dieser Schrift geben wollte. Daß mir die Fähigkeit nicht ganz fehle, mich in dieser Sprache, wo nicht schön, doch richtig und deutlich über Commerz-Sachen auszudrücken, habe ich mehrmals bewiesen. Aber ich schreibe hauptsächlich für meine Nation, unter welcher vielleicht für manchen Leser der französische Ausdruck eben in Commerzsachen Schwierigkeit haben mögte.

fechten mußten, das thun diese schon jetzt viel freier, seitdem ihr Freiheitskrieg geendigt ist. Sie werden weit mehr thun, als diese jemals thaten und künftig thun können. Sie werden, falls nicht Eroberungssucht sie verleitet, nicht, wie jene, in jede Zänkerei der europäischen Staaten verwickelt werden; und, was das Beste für sie ist, nicht, wenn sie neutral bleiben wollen, in ihrem Seehandel und Seefahrt unter den in jedem Kriege erneuerten Häkeleien der europäischen Seemächte leiden. Denn, welche ist es unter diesen, die ihnen zur Kriegszeit ihre nach ihrer Convenienz festgesetzten Seegesetze aufzudringen wagen mögte? Daß Gr. Britannien es jetzt schon selbst nicht wagt, und warum es dieses nicht wagen kann, habe ich bereits oben gesagt. Sie werden also ihr Völkerseerecht angeben, wie sie es haben wollen. Ja vielmehr sie geben es schon jetzt an, ohne es durch Tractaten von den Europäern zu suchen. Es wird sich zeigen, was die Wegnahme einiger nordamerik. Schiffe von den Spaniern und Briten für Folgen haben wird, falls nicht etwa mir unbekannte Umstände solche vollends rechtfertigen, oder eine gute Behandlung der Schiffe Weiterungen vorbeugt.*)

*) Mag das hier gesagte immerhin stehn bleiben. Sehe ich gleich meine im Jahre 1793 geäußerte Erwartung durch den

Neuntes Kapitel.

Von dem schwankenden Verhalten der Franzosen in Ansehung des Völkerseerechts während des jetzigen Krieges, und von den neuesten französischen Seegräueln.

Eben so wenig irren mich in meinen Hoffnungen für die Zukunft die so sehr verschiedenen Schritte der französischen Machthaber, in welchen sie Beispiele des besten und des schlimmsten Betragens in Ansehung des Völkerseerechts seit der Revolution ge-

zwei Jahre später durch Jay geschlossenen Tractat dieser Nation mit England durchaus getäuscht, so glaube ich doch, daß derselbe keine längere Dauer als bis zu einem *zukünftigen* Seekriege der europäischen Mächte haben werde, weil er dem Interesse der nordamerikanischen Handlung durchaus zuwider ist. Die Energie, mit welcher es eben seit diesem Tractat den ihm drohenden Franzosen zu begegnen, nicht blos gedrohet, sondern wirklich angefangen hat, mag England als ein auch ihm drohendes Zeichen ansehen, daß es nicht immer in der Folgsamkeit beharren werde, welche ihm für jetzt so viele Freude macht. Kurz, es irrt mich nicht in der Hoffnung besserer Zeiten, die aber ich nicht erleben werde. Daß dies Volk vorjetzt einen Schritt gethan hat, welcher durchaus seinem Handlungsinteresse zuwider ist, und von welchem es sich über kurz oder lang in dem Gefühl größerer Kräfte, die ihm aus seinem immer mehr wachsenden Wohlstande gewiß entstehen werden, wieder lossagen muß.

geben haben. Die letzten insonderheit werden künftigen Generationen zu einem Beweise dienen, wie schädlich für ein Volk selbst, das der Kaperei eine grenzenlose Freiheit giebt, die Folgen davon werden. Da ich dies ins Licht zu stellen, mir schon frühe vorsetzte, so habe ich bisher ausdrücklich vermieden, über die neuesten französischen Seegräuel etwas der Erzählung der übrigen Vorfälle einzumischen, auf welche mich der Zweck meines Buchs führte.

§. 1.

Die constituirende Nationalversammlung hatte noch nicht lange decretirt, daß Frankreich künftig allen Eroberungen jenseits seiner bisherigen Grenzen entsagen wolle, als sie auch bei allen Mächten, die nur etwas Seeufer haben, und für die ein künftiger Seekrieg als solcher einiges Interesse haben konnte, durch die französischen Abgesandten antragen ließ, daß man doch bei etwan ausbrechendem Seekriege der Kaperei auf alle Kauffahrtheischiffe, die keine Kriegscontrebande führen, entsagen möge. Diese Abgesandten bestanden damals an allen Höfen noch mit dem Creditiv des Königs, bis zum 10ten August 1792, da die Königswürde suspendirt ward. Die Nationalversammlung hatte bis dahin genug bewiesen, daß sie selbst den Krieg nicht wollte, und das

eben erwähnte Decret bürgte gewissermaaßen dafür. Man hatte also keinen Grund bei diesem Antrage eine schiefe Nebenabsicht zu vermuthen. Fast jeder Staat, an welchen sie gelangte, konnte sich denselben erwünscht sein lassen. Nur von den Briten war es nicht anzunehmen, daß sie ihrem Widerspruch wider das Recht der neutralen Flagge auf den bloßen Antrag: laßt uns in unsern künftigen Kriegen menschlicher verfahren, würden entsagen wollen. Die Nachwelt wird Mühe haben, die Kälte zu glauben, mit welcher dieser Antrag fast von allen größern oder kleinern, nähern oder entferntern Staaten und selbst denjenigen aufgenommen ward, die bei ihrer Schwäche und Entfernung ihn höchstens als ein in der Reihe mitgemachtes Compliment anzusehen Ursache hatten.

Darin hätten doch wenigstens die deutschen Reichsstände, welche etwas Seefahrt haben, die zu schützen sie ganz unfähig sind, und eben so wenig an der Kaperei Theil nehmen können, keine Bedenklichkeit finden sollen, so aber schien das gänzliche Stillschweigen auf einen nicht guten Willen für diese in sich so billig und heilsame Sache zu deuten, und berechtigte die Franzosen nach dem Ausbruch des Krieges sie so anzusehn, als wollten sie lieber die Schiffe und Güter ihrer Unterthanen gekapert sehen,

als nicht. Daß sie selbst zum Kapern weder Lust noch Macht hatten, wußte man in Frankreich gut genug. Mir sind nicht mehr als zwei ohne Rückhalt und unumwunden gegebene Antworten bekannt geworden. Andere waren auf Schrauben gestellt, und erwähnten der Hauptsache gar nicht. Bei weitem die meisten aber blieben ganz zurück. Als mit dem 10ten August 1892 die Königswürde suspendirt war, so gab es für die bis dahin verzögerte Antwort ein Grund sie gar nicht zu geben ab, daß das Creditiv der französischen Abgesandten dadurch erloschen wäre.

§. 2.

Dagegen aber sahen die Franzosen nach dem wirklichen Ausbruche des Krieges nicht nur die Kaperei in ihrem gewöhnlichen Wege wieder anfangen, sondern auch das in England ersonnene Aushungerungssystem in Wirksamkeit gesetzt. Von diesem System, und warum es den Franzosen ungeachtet es an sich ganz nichtig ist, wehe that, werde ich unten in einem besondern Abschnitte reden. Die Briten sahen dadurch den Begriff der Kriegscontrebande auf Gegenstände erweitert, auf welche sie freilich vor Alters oft versucht hatten, ihn auszudehnen.

Man sehe davon insonderheit den von der Königin Elisabeth 1589 gegebenen Beweis Kap. 5, §. 4 nach. Sie hatten aber doch in manchem Tractat die Lebensmittel ausdrücklich ausgenommen, und noch zuletzt im Jahre 1780 den Dänen in einer besondern Convention darin nachgegeben. Diese aber brachen sie nun sogleich wieder, und schleppten alle dänische Schiffe ein, die mit diesem Hauptprodukt Dänemarks durch den Kanal segelten. Aber sie entfernten überhaupt bei diesen und andern neutralen Schiffen die Frage, wohin sie bestimmt wären. Mehrere von der Elbe auf Portugall dem treuesten Alliirten Großbritanniens in diesem Kriege bestimmte Schiffe wurden aufgebracht. Die mildeste Behandlung war, daß man deren Ladungen den Preis setzte und bezahlte. Die Nordamerikaner suchten eifrig das Bedürfniß der Franzosen zu erfüllen. In dem ersten Jahre des Krieges schienen die Briten ihnen nach zu sehen. Die erste Auflage dieses Buches sagte vieles über die von mir vermutheten Gründe dieser Nachsicht, was ich jetzt habe weglassen müssen. Denn bald verfuhren sie auch mit diesen anders, und fielen ihnen durch Wegnehmung ihrer auf Frankreich bestimmten Schiffe äußerst hart. Deutschland hatte durch das bestimmt particularisirte Verbot aller seiner

Ausfuhrwaaren, für welche nur ein entfernter Gedanke an deren Brauchbarkeit für den Krieg galt, wovon ich unten mehr zu sagen haben werde, den Begriff der Kriegscontrebande über alle sonst erdenkliche Grenzen erweitert, nnd die Briten machten sich gerne gelegentlich zu Executoren des Inhibitoriums. Auch die hannöverische Regierung schien durch die Wegnahme eines hamburgischen mit 80 Last Waizen nach Bourdeaux bestimmten Schiffes diese Rolle mitspielen zu wollen. *)

§. 3.

Das alles fiel in die Zeiten der Schröckensregierung, und in ein Jahr, welches wirklich den Fran-

*) Die schreiende Ungerechtigkeit in diesem Verfahren, die sie insonderheit in der Verschiedenheit, mit welcher man zwei dänische Schiffe zu eben der Zeit behandelte, zu Tage legte, habe ich aus Gründen des deutschen Staatsrechts in meinem publicistischen Gutachten 1794. 5 Bogen in Fol. und nochmals abgedruckt im letzten Bande unserer Handlungs-Bibliothek sonnenklar gemacht, so, daß auch nicht die geringste Antwort darauf erschienen ist. Doch das sehe ich selbst nur als ein meritum Causae nicht meiner Feder an. Indessen habe ich Ursache, jetzt nichts weiter davon zu erwähnen, weil man das geschehene Unrecht selbst höhern Orts zu erkennen scheint, und mir selbst die Ehre angethan hat, zur Einleitung einer Ausgleichung der Sache die Hände zu bieten, welcher ich bei meinem neulichen Aufenthalt in Hannover ihrem Ende näher gebracht zu haben, jetzt mit Grunde hoffe.

zosen eine zu schlechte Erndte gegeben hatte, als daß sie nicht hätten die Wirkung der gesperrten, wenn gleich nie ganz gestörten Zufuhr von Lebensmitteln über See empfinden sollen. Natürlich verfiel der brausende Convent auf Maaßregeln, die man für gerecht erklären mußte, wenn man sie zu andern Zeiten nicht würde billigen können. Sie waren wenigstens unendlich billiger und gerechter, als die später vom Jahr 1798 genommenen. Sie erklärten, daß sie von nun an das Recht der neutralen Flagge keinem Volke noch einräumten. Darin hatten sie recht. Denn wenn dasselbe überhaupt Vortheil auch für ein bekriegtes Volk giebt, so ist es ungerecht und schädlich, dasselbe einem feindlichen Volke zu gut kommen zu lassen, welches selbst es nicht gelten läßt. Hiebei verdient angemerkt zu werden, daß für die Franzosen noch jetzt alle unter der Monarchie gemachten Seegesetze gelten, weil noch keine andere in deren Stelle getreten sind. Folglich ist auch noch der scheußliche Artikel der Ordonnance de la marine mit den spätern Bekräftigungsacten nicht aufgehoben, welchem zu Folge das neutrale Schiff, in welchem feindliche Güter gefunden werden, ganz verfallen sein soll. Aber das war doch noch nicht dießmal bei Aufhebung des Rechts der neutralen Flagge verfügt.

Eine zweite Verfügung war nicht ungerecht, aber unweise. Um die neutralen zu nöthigen, durch die Schwierigkeiten der Zufuhr von Lebensmittel durchzubrechen, welche ihnen die Feinde Frankreichs in dem Weg legten, ward unter der Voraussetzung der Unentbehrlichkeit französischer Producten beschlossen, daß kein neutrales Schiff in den Häfen Frankreichs sollte zugelassen werden, dessen Ladung nicht Lebensmittel wären, das aber auch alsdann nicht mehr als den Werth dieser seiner Ladung an französischen Kunst- oder Naturprodukten sollte zurücknehmen dürfen. Das war der erste Streich der französischen Machthaber zur Niederdrückung der schon so sehr gesunkenen Seehandlung des Volks — wiewohl der zweite vom J. 1798 wieder die Absicht seiner Urheber viel wirksamer gewesen ist.

§. 4.

Zu diesen will ich jetzt eilen, da die dazwischen verlaufenen Jahre mir keine sich sehr unterscheidende hieher gehörige Vorfälle darbieten. Man hat dem Aushungerungssystem durch keine öffentliche Acte entsagt. Auch ist das kaiserliche Inhibitorium durch keine neuere Verordnung aufgehoben, oder auch nur eingeschränkt. Aber alle Ueberspannung ist von

natürlicher Erschlaffung, befolgt oder erregt eine entgegengesetzte Strebsamkeit, wo durch die bei jener beabsichtigte Wirkung vereitelt wird. Man konnte nicht lange bei dem Glauben beharren, daß es möglich sei, ein großes, von so vielen Meeren umflossenes Land auszuhungern. Insbesondere aber war von dem Inhibitorium nicht mehr die Rede, als der Friede zwischen Deutschland und Frankreich so wahrscheinlich, und der Congreß zu Rastadt eröffnet ward. Aber dieser hatte nur wenig Monate gedauert, und die Erwartung eines allgemeinen Friedens waren kaum durch einen zweiten minder zahlreichen Congreß zu Lille ein wenig genährt worden, als die französischen Triumviren am 4ten September 1797 ihren Hauptstreich vollführten, von welchem doch nun die Absicht immer klärer wird, keinen Frieden, so wenig einen allgemeinen als einen besondern mit Deutschland entstehen zu lassen, und ihr Spiel, das nur, wie sie glaubten, durch den Krieg im Gange erhalten werden konnte, so lange als möglich fortzutreiben. Zu diesem Zweck gehört es nothwendig, den Feuereifer der Nation, in den sie sich leicht hatte setzen lassen, als es auf ihre Selbsterhaltung anzukommen schien, gegen eben die Feinde wieder anzufachen, welche nun den Grenzen und der neuen Constitution

Frankreichs keine Gefahr mehr droheten. Das war gewiß weit schwerer als jenes gewesen war. Die Gegenstände der Erbitterung waren entweder nicht mehr eben dieselben, oder zeigten sich in einem ganz andern Lichte als während des Schröckenssystems.

Die Leidenschaften, welche allein in dem Volke jetzt angefacht werden konnten und mußten, um es in der Ergebenheit an seine Directoren zu erhalten, welche seine Constitution im Wesentlichen vernichtet hatten, waren Eroberungssucht, Raubsucht und Handlungsneid. Der Eroberungssucht ward ein neuer Gegenstand an Egypten gegeben, und in Italien hatte Bonaparte die zum Schein noch independent gelassenen Fürsten und Staaten schon so gelähmt, daß das Directorium nur noch sich auf den Augenblick bedenken durfte, da es dieselben ganz zu Boden schlagen und sich ihrer Lande bemächtigen wollte. Von dem Handlungsneide waren die Briten natürlich der Hauptgegenstand. Zwar hatte man 5 Jahre durch die Handlung Frankreichs für nichts geachtet. Man hatte sie durch allerlei unweise Maaßregeln und Mißgriffe niedergedrückt, und wagte auch nicht einmal den Muth zur Wiedergewinnung des Verlornen, und zur Wiedereroberung der Kolonien zu fassen. Desto mehr fiel der Wohlstand der britischen Handlung in

die Augen. Der Neid wirft sich niemals seine eigene Versehen vor, aber die Erinnerung an dieselbe facht starke Leidenschaften gegen diejenigen an, welche klüger oder glücklicher gehandelt haben. Man führt also die Nation über die Aussicht hinaus, die Handlungsvortheile der Briten bloß zu schwächen — Man blendete sie durch andere weit glänzendere, nemlich sie ganz zu überwältigen, und die bei ihnen zu Hause in vielen Jahren gesammelten Früchte ihres Fleißes in der Handlung zu rauben. Doch da man voraussah, daß es mit diesem Blendwerk ein Ende haben müsse, so konnte der Raubsucht ein anderer Gegenstand hingehalten werden, nemlich der Raub aller britischen Kunst- und Naturprodukte auf denen Meeren, über welche sie doch alle gehen müssen, weil der so sehr gehaßte Staat eine Insel ist. Schon vorher hatte man nicht nur die Einfuhr aller britischen Natur- und Kunstproducte in Frankreich verboten, sondern selbst die dort vorräthigen aus allen Magazinen und Krämerläden weggenommen, und für eine gute Beute der Regierung erklärt.

§. 5.

Nun ward im Anfange des Jahres 1798 durch einen von dem Directorium ohne Zweifel dazu ausge-

wählten Brauſekopf im Rath der 500 ein Dekret vorgeſchlagen, alle engliche Kunſt- und Naturprodukte ohne Ausnahme ſamt dem Schiffe, auf welchem ſie gefunden würden, zu einem Gegenſtande des franzöſiſchen Seeraubs zu machen. Es hätte noch als zweckmäßig angeſehen werden können, wenn es bloß von ſolchen gelten ſollte, die als Waaren über die Meere giengen. Aber ſo war es nicht gemeint, ſondern es ſollte ein jedes ſolches Produkt mit jedem Schiffe jeder Nation, worauf es ſich befand, unter welcher Veranlaſſung es auch darauf gerathen ſein möchte, und allen Waaren, unter welchen es ſich befand, verfallen ſein. Als dies durch die öffentlichen Blätter kund ward, zweifelte man einige Posttage durch daran, daß ein ſo unvernünftiges und barbariſches Dekret durchgehen werde. Aber ſeit dem 4ten September 1797 durfte man faſt immer annehmen, daß alles, was in dem geſetzgebenden Rath in Antrag gebracht ward, auf Anregung des Directoriums erſchiene. Es ward alſo ſchon am 29ſten Nivoſe (18 Januar 1798) dekretirt, daß die Eigenſchaft der Schiffe, ob ſie als neutral oder feindlich anzuſehen, nunmehr durch die Ladung beſtimmt wird, und daß alle auf dem Meere angetroffene Schiffe, die zum Theil oder ganz mit Waaren aus

England oder aus deſſen Colonien und Beſitzungen beladen ſind, für gute Priſen erklärt werden ſollen, die Waaren oder Lebensmittel mögen zugehören, wem ſie wollen. Auch darf künftig kein Schiff, welches auf ſeiner Fahrt in England eingelaufen, außer im Nothfall in irgend einen franzöſiſchen Hafen einlaufen, und muß ſogleich wieder abſegeln, wenn der Nothfall aufgehört hat. Aber ſo raſend und durch ſchäumende Bosheit veranlaßt dies Decret zu ſein ſcheint, weswegen man auch eine Zeitlang noch annahm, daß es nicht dem Buchſtaben nach befolgt werden würde, ſo war doch gewiß viel dabei gedacht. Es konnte auch nur in dieſer Allgemeinheit den Abſichten von deſſen Urhebern entſprechen. Auf britiſchen Schiffen waren britiſche Produkte ſchon ohnehin eine gute Priſe, welchem Eigenthümer ſie auch gehörten. Auf neutralen und folglich nicht convoyirten Schiffen dürfen ſie ja wegen der Navigationsacte nicht verführt werden, ohne nur auf denen der Hamburger, Bremer und Danziger. Das Decret gieng den Worten nach nur auf britiſche Güter, welche die Ladung eines neutralen Schiffes ganz oder zum Theil ausmachen. Um nun die Beute recht groß zu machen, wurden auch ſolche neutrale Schiffe als gute Priſen angeſehen, in welchen ſich britiſche

Kunstproducte nicht als wahre sondern zufällig in Geräthschaften und Mobilien deren ein Schiff bedarf, oder auf den Leibern und in dem Reisegeräthe des Schiffers und der Mannschaft oder der Reisenden sich fanden. Denn es wäre dann ein kleiner Raub geblieben, wenn nicht die ganze eigentliche Ladung und das Schiff selbst mit solchen Kleinigkeiten zur Beute gemacht worden wäre. Die Schiffe dazu zu machen war ein kleines für die Nation, in welcher die barbarischen Gesetze noch nicht aufgehoben waren, die das neutrale Schiff mit den feindlichen Gütern, welche es führt, zur Prise des Kapers machen. Aber im Grunde war es nur ein allgemeiner Freibrief für die Kaper, ein jedes Schiff in der Absicht anzuhalten und zu visitiren, um zu sehen, ob auch nur eine Kleinigkeit darauf befindlich wäre, die für ein britisches Produkt könnte angesehen werden. Doch mehr als dieses! In einem schon erwähnten ältern Decret, war der Verkauf aller britischen Waaren in Frankreich selbst verboten und diesem zufolge wurden die Magazine der Kaufleute und Krämer durchgesucht und geplündert. Dies Verbot galt auch für alle den britischen ähnliche Waaren (reputées angloises) z. B. für raffinirte Zucker, weil die Briten doch auch Zucker raffiniren. Das

galt auch für alle die Kaper; und so war denn nun fast kein Gegenstand des Handels mehr übrig, der nicht einen Vorwand abgegeben hätte, ein jedes Schiff, worauf er angetroffen wurde, zur Prise zu machen.

So war es denn wirklich auf eine allgemeine Seeräuberei angesehen, und so ward dies Decret auch benutzt. Für jedes Schiff, das auf dem Meere erschien, war der Vorwand da, es einzuschleppen. Selbst französische Schiffe waren nicht vor französischen Kapern frei, vielweniger die ihrer Alliirten. Belgische und Batavische und selbst französische längs den Küsten segelnde Schiffe fanden diese Kaper auf allen ihren Wegen. Wir müssen doch wissen, hieß es, ob ihr auch britische Waaren an Bord habt. Dann war die Jacke des Schiffers, oder eines seines Schiffsvolks, eine wollene Decke auf einem Bette, ein eiserner Ofen in der Kajüte ꝛc. ein hinreichender Vorwand, nicht nur zur Einschleppung des Schiffes, sondern auch die Condemnirung desselben eine nie fehlende Folge. Doch davon werde ich einzelne Beispiele aus hunderten, weiter unten geben.

§. 6.

Eine Zeitlang nahm man an, und ich glaubte mit jedermann, die eigentliche Absicht des Dekrets sei die Vermehrung des Gewinns der französischen durch die britische Uebermacht zur See gelähmten Kaperei durch Ausdehnung derselben auf alle Seefahrer jeder nicht im Kriege begriffenen Nation. Es war wirklich zwar nicht den Worten nach aber in der Ausführung ein allgemeines Verbot aller Seehandlung für jeden, der die daraus entstehende Gefahr kannte, oder nicht durch die aufs ungeheure steigenden Assecuranz-Prämien sich sichern konnte oder wollte. Die früheste Folge zeigte sich darin, daß alle Güter von britischen Producten nur auf britischen, wohl convoyirten Schiffen aufs Meer gewagt werden konnten. Und, weil keine im Kriege begriffene Seemacht neutrale Schiffe unter ihre Convoy oder Escorte nimmt, so mußten nicht nur Hamburger und Bremer ihre Fahrt auf und von England einstellen, sondern auch für alle andere Seereisen war die Sicherheit verloren, weil der Vorwand zur Kaperei nicht leicht fehlen konnte. Dann wurden sie in den nächsten Hafen geschleppt, wo ein französischer Consul war, der den ersten Ausspruch that und rasch weg condemnirte. Denn diese Leute

waren in den Kapern intereßirt. Wenn sie auch als ehrliche Leute sprechen wollten, so waren sie nicht genug Kenner der Waaren, um z. B. deutsche Katune von indischen über England gekommenen zu unterscheiden. Dann ward zwar an das Cassationstribunal appellirt, aber selten ein Urtheil des Consuls reformirt. Weil dies aber jedoch zuweilen geschah, so wollten die in den beiden Räthen sitzenden viele Interessenten der Kaper im Anfange dieses Jahres ein Dekret durchsetzen, daß jedes von einem Consul condemnirte Schiff und Gut während des Laufs der Appellation schon sollte verkauft werden dürfen. Mit diesem Versuch aber scheiterten sie, und die Sache nahm eine andere Wendung, wovon ich bald mehr sagen werde.

§. 7.

Wenn man den französischen Machthabern die Ungerechtigkeit ihrer aufs höchste getriebenen Beleidigung des Völkerseerechts hätte vorstellen wollen, so ließ sich davon keine Wirkung erwarten. Die Entschlossenheit, allen neutralen seefahrenden Staaten äußerst wehe zu thun, entdeckte sich zu deutlich. Aber eben so einleuchtend war es, daß die vorgebliche Absicht dem Handel der Briten zu schaden, und in-

sonderheit die Verführung ihrer Manufacturwaaren zu andern Staaten zu hindern, keinesweges würde erreicht werden können. Es war vielmehr klar, daß der Vortheil der Frachtfahrt mit denselben den Neutralen ganz entzogen und den Briten zugewandt werden würde, welche allein ihre Schiffahrt durch hinreichende Escorten zu sichern im Stande waren. Aber die übrigen Handlungsvortheile stiegen noch viel höher für die Briten, die ich aber den Lesern nachstehender Briefe und der angehängten Anmerkungen nicht werde hier schon aus einander setzen dürfen.

Ich hielt es wenigstens für möglich, daß die fünf dermaligen Directoren, unter welchen keiner sich durch helle Einsichten in die Handlung ausgezeichnet hat, sich in ihren Erwartungen getäuscht haben könnten, und daß eine zeitige Hinausweisung auf diese dem Zweck des Decrets ganz entgegen stehende Folgen um so viel mehr würde wirken können, wie früher ich sie an die französischen Machthaber beförderte. Ich schrieb unmittelbar an den Director Rewbel schon den 19ten Februar, und ließ diesem ersten Briefe bald zwei andere folgen. Sie sind in dem meinem hamburgischen Briefsteller für Kaufleute beigefügtem Anhange Handlungspolitischer Briefe bereits abgedruckt.

Mich dünkt aber, sie dürfen auch in diesem Buche nicht fehlen, und gehören ganz in dessen Inhalt.

---

§. 8.

Erster Brief.

An den Director Rewbel.

Hamburg, den 19ten Febr. 1798.

Bürger-Director!

Ein unter dem Drange großer Geschäfte lebender Mann hat freilich Ursache bei jedem Briefe, von ihm nicht genau bekannten Personen, insonderheit von Schriftstellern, eine Zudringlichkeit anzunehmen, zumal wenn sie neue Ideen zur Wirklichkeit zu bringen suchen.

Daß dies der Fall bei mir sei, werden Sie nicht von mir annehmen, wenn Ihnen nur von Ferne bekannt worden ist, daß ich seit mehreren

Jahren meine schriftstellerische Thätigkeit fast ganz auf die Verbreitung und Bevestigung der wahren Principien des Völkerseerechts gewandt, und daß meine Arbeiten, deren ich nur Eine französisch schrieb, bei deutschen Lesern ihre Wirkung nicht ganz verfehlt haben. Daß ich alles nicht in der Stimmung eines hamburgischen auch nicht in der eines deutschen Patrioten sondern ganz in dem Geiste eines Weltbürgers geschrieben habe, bitte ich vor jetzt nur den Worten eines 70jährigen Greises zu glauben. Mehr Beweise würden Ihnen die Lesung auch andrer Schriften geben, deren eine wider das barbarische von Dänemark, aber nur an den schleswig-holsteinischen Küsten geübte Strandrecht, ich eben jetzt vollendet habe. Doch hoffe ich, daß der Inhalt dieses Briefes, wenn Sie denselben einiger Aufmerksamkeit würdigen, Ihnen den stärksten Beweis davon geben werde. Eben so sehr hoffe ich, daß die Lesung desselben, der Wichtigkeit seines Inhalts wegen, Ihnen die zwischen andern Geschäften daran verlohrnen Augenblicke nicht verleiden werde. Die einzige Ursache, warum ich denselben an Sie, Bürger-Director! richte, ist, weil Sie unter den Gehülfen in Ihrem hohen Amte der Einzige sind, der die Sprache des Volks versteht, welchem Ihre Vorfahren angehörten. Zwar

bin ich der französischen Sprache mächtig genug. Aber ich fühle bei eben diesem Briefe, daß ich in einer mir so sehr am Herzen liegenden Angelegenheit, als das Völkerseerecht ist, in jeder andern als in meiner Sprache nur mit gelähmter Kraft schreiben würde.

So sehr ich mir verbieten muß, über das, was ich von mir zu sagen habe, geschwätzig zu sein, so wage ich doch zu bitten, sich eine kurze Darstellung von demjenigen nicht unangenehm sein zu lassen, was ich insonderheit seit fünf Jahren in jener wichtigen Angelegenheit gethan habe. Als sich die schöne Aussicht für dieselbe in dem Erbieten der constituirenden Versammlung aller Kaperei wider alle Kauffahrer zu entsagen, bei dem Stillschweigen der damals noch nicht laut erklärten Feinde Frankreichs sich sobald verloren hatte, nun aber England desto rascher seinen alten Weg wieder betrat, das seltsame Aushungerungssystem rege machte, die Deutschen dasselbe blindlings adoptirten, ein strenges kaiserliches Inhibitorium bei der Behauptung, nicht allen Seehandel mit Frankreich ganz abschneiden zu wollen, dennoch keinen Gegenstand desselben frei ließ, und die Briten selbst zur Erweiterung des Begriffs der Kriegscontrebande gewissermaßen auffoderte, suchte ich den

deutschen Machthabern in einer nicht kleinen Schrift: über die Zerrütung des Seehandels die Augen zu öffnen. Ich zeigte ihnen, wie wünschenswerth es für unsere Nation sei, das Recht der neutralen Flagge durch andre Seemächte zum festen Bestande gebracht zu sehen, da sie selbst den ihr unentbehrlichen nur von wenigen Häfen im Norden aus betriebenen Seehandel nicht mit einem einzigen Schiffe beschützen kann. Ich legte ihnen alle in dem Verfahren der Briten gegen die neutrale Schiffahrt liegende Widersinnigkeit, gesetzlose Willkührlichkeit in vielen von mir gesammelten Thatsachen vor Augen. Ich wieß sie auf die erwünschte Wirkung der bewaffneten Neutralität von 1780 hinaus, deren gänzliche Vollendung bei dem nun nur noch scheinbar geäußerten Widerstreben Großbritanniens der für diese gute Sache damals zu früh erfolgte Friede störte, so erwünscht auch derselbe in mancher Rücksicht dem gesammten Europa war. Dies schrieb ich im Jahre 1793 in dem Anfang der beispiellosen Erbitterung des eben ausgebrochenen Krieges, und schrieb es nicht ohne Erfolg. In einem Nachtrage zu dieser Hauptschrift wagte ich sogar den Deutschen auf eine verdeckte Art zu sagen; daß nur von der großen Republik, in welche Frankreich sich damals bildete, die

Bewürkung eines beſtandſamen Völkerſeerechts, nicht aber von Königen und deren Miniſtern zu erwarten wäre. Als am Ende des Jahrs 1795 die Hoffnung eines allgemeinen Friedens eine Weile ſchimmerte, glaubte ich in einer deutſchen zu Regensburg und bei den wichtigſten deutſchen Höfen von mir vertheilten Schrift mehr wirken zu können. Ich glaubte jetzt deutlicher herausſagen zu können, was ich von Frankreich und von einer Vereinigung der Deutſchen mit demſelben für jenen großen Zweck erwartete. Ich ſuchte zu gleicher Zeit auf die franzöſiſche Nation durch eine kleine Schrift: le droit des gens maritime, consideré comme l'objet d'un traité de commerce à annexer à celui de pacification entre l'Allemagne et la France, zu wirken, welche damals ganz in dem Moniteur eingerückt ward, und noch beſonders abgedruckt bei dem Kieliſchen Ex-Profeſſor Cramer, jetzt Bürger und Buchdrucker in Paris, erſchienen iſt. In Deutſchland ward jene meine Meinung in Anſehung Frankreichs übel genommen. Von Frankreich ſelbſt aber hoffte ich um ſo viel mehr, weil daſſelbe in ſeinen Vorwürfen wider England den des Deſpotismus der Meere damals am lauteſten erſchallen ließ. Aber nun ward der verhaßte Tractat der Amerikaner mit England kund. Nie hat dieſes in irgend einem

Tractat so über das Recht der neutralen Flagge triumphirt als in diesem, und das bei einer Nation, welche ihr schnelles Aufblühn dem Cabotage zu danken hat, welches sie sogleich nach ihrer Befreiung so lebhaft betrieb, und auf dieses hauptsächlich die Aussicht ihres fernern Aufblühens gründen mußte. Sie hat der fernern Aufnahme ihres Seehandels dadurch gewissermaaßen entsagt, wenigstens dieselbe für jeden künftig entstehenden Seekrieg ganz precaire gemacht. Sie hat in einzelnen Acten die britischen Anmaaßungen lebhafter vertheidigt, als je ein britischer Schriftsteller gethan hat. Ganz anders haben die V. Niederländer für das Interesse ihres Cabotage in dem Recht der neutralen Flagge gestrebt, aber auch dafür den Briten in dem vorigen Seekriege bitter gebüßt.

Verzeihen Sie, Bürger-Director! wenn es mir scheint, man habe in Frankreich nicht allerdings die richtigen Vorstellungen von dem Rechte der neutralen Flagge, von denen Gründen, worauf es beruht, von seiner Uebereinstimmung mit dem Völkerrecht bei dem scheinbaren Widerspruch mit der Regel: wo ich meines Feindes Gut finde, da nehme ich es, von der grundlosen Berufung der Briten auf das Consolato del mare, ja ich wage es zu sagen, auch

von demjenigen nicht gefaßt, was es von den Briten werde verlangen müssen, wenn es gelingt, im Frieden sie zur Nachgiebigkeit zu nöthigen. Ich bin in meiner Hauptschrift auf manchen Beweis gerathen, wie schwankend diese Begriffe während der Monarchie gewesen sind, und wie die Tractaten, die gesetzlichen Verfügungen und die gerichtlichen Sprüche über diese Sache mit einander im Widerspruch standen. Es erscheint mir noch nicht, daß seit der Revolution man viel heller darin sehe. Seit der Revolution haben die Grundsätze des Völkerseerechts wohl nicht aufs Reine gebracht werden können, da so viele Vorfälle für Frankreich daraus entstanden sind, in welchen es dieselben bei Seite gesetzt und endlich erklärt hat, daß man dem Verfahren der Briten während des Krieges gleichförmig handeln würde. Der Vorschlag des Bürgers Riou: durch eine Commißion das Project zur Sicherung der Schiffahrt und der Meere beim künftigen allgemeinen Frieden schon jetzt zu entwerfen, ist eben so weise, als es einen Beweis abgiebt, daß man eben jetzt in Frankreich die Unvollständigkeit der wahren Principien des Völkerseerechts fühle. Vor 40 Jahren schrieb ein in Frankreich sich aufhaltender dänischer Gelehrter Hübener ein Ihnen wahrscheinlich bekanntes Buch:

sur la saisie des batimens neutres. Ich habe es bei meinen Arbeiten freilich benutzt, glaube aber in meiner nur halb so ſtarken Hauptſchrift mehr Licht, inſonderheit aus der Geſchichte in die Sache gebracht zu haben. Vielleicht würden auch in Frankreich Männer, welche ein ernſthaftes Studium der Sache nicht ſcheuen, eben ſo davon geurtheilt haben, wenn ſie überſetzt worden wäre. Aber dazu konnte und mochte ich nichts beitragen. Als aber der Congreß zu Lille ſich näherte, glaubte ich Gutes zu ſchaffen, wenn ich einen Auszug jener Schrift im Franzöſiſchen in Ihr Publikum brächte. Doch die anſcheinende Beeilung des Friedensgeſchäftes veranlaßte mich einen Weg zu ſuchen, den ich auch fand, um dieſen Auszug im Manuſcript an die franzöſiſchen Unterhändler auf den Congreß zu befördern. Ob daſſelbe vor der an Lord Malmesbury gerichteten, aber von Greenville ganz verneinend beantworteten Anfrage dahin gelangt ſei: ob England ſich in dem erwarteten Frieden in Anſehung des Rechts der neutralen Flagge billiger werde finden laſſen? weiß ich nicht. Aber nun ward der Entſchluß zu einem neuen Schritte des Directoriums bekannt, in welchem daſſelbe in der Geſchichte des Völkerſeerechts nur einen Vorgänger gehabt hat. Dieſer war Wilhelm III., der im Jahre 1689 ſogleich nach der Kriegserklärung wider

Frankreich alle vor derselben aus den französischen Häfen abgegangene neutrale Schiffe im Canal auffangen die der Hanseestädte confisciren ließ, aber doch die schwedischen und dänischen Schiffe frei gab. Als er die Holländer nöthigen wollte, eben das zu thun, und diese sich weigerten, sagte er ihren Abgesandten ganz trocken: c'est le droit canon. Verzeihen Sie mir, Bürger-Director! wenn ich über diesen Schritt einige Bemerkungen mache; sie sind der Hauptzweck dieses Briefes. Der Streit, in welchem das ganze handelnde Europa mit den Briten liegt, beruht darauf, daß diese noch immer das Eigenthum der Waare nicht das des Schiffes zum Entscheidungsgrund der Rechemäßigkeit der Prisen machen wollen, wiewohl sie so gut, als andre seefahrende Nationen in ihren Tractaten mit den afrikanischen Seeräubern dieselben von diesem Entscheidungsgrunde ganz abgenöthigt haben. Die Art der Waare kömmt nur in Bestimmung der Kriegscontrebande in Frage. Auch diese haben die Briten aufs äußerste auszudehnen gesucht. Ihre im Frieden zu Breda 1667 den Holländern eingeräumte Beschränkung derselben hat nachher nur gar zu sehr zum Schaden der Holländer sie verdrossen. Sie haben in den letzten Kriegen schon auch die Lebensmittel zur Contrebande zu machen gesucht; zwar den Dänen in einem der neuesten Tractate

darin wieder nachgegeben, aber denselben nicht geachtet. Denn nun hatten sie das Aushungerungssystem erdacht und genossen die Freude, die zur See ganz ohnmächtigen Deutschen in dasselbe mit einstimmen und in dem schon erwähnten Inhibitorium alles zur Kriegscontrebande machen zu sehen, was die Briten bei weitem nicht alles bis dahin darunter gerechnet hatten. Es wird mir schwer von dem englischen Ministerium anzunehmen, daß dasselbe an die Möglichkeit, Frankreich auszuhungern, im mindesten geglaubt hätte. Aber es stimmte mit seiner Despotie der Meere zu sehr überein, die Vorwände zu vervielfachen, unter welchen sie die Schiffahrt aller neutralen, die Coalition wider Frankreich versagenden Mächten stören könnte. Aber der von Frankreich in seinem letzten Decret vom 29sten Nivose (18. Jan.) gethanene Schritt geht viel weiter. Er tritt dem Verfahren Wilhelms III. der es allen neutralen Seefahrern zum Verbrechen machen wollte, mit seinen Feinden zu handeln, so nahe, als noch kein anderer in der Geschichte des Völkerseerechts. Die Handlung mit dem noch übrigen Feinde Frankreichs ganz oder nur zum Theil mit dessen Kunst- und Naturprodukten zu verbieten, nur die Verführung eigner Güter übrig lassen, oder die Sorte der

Waare zum Entscheidungsgrunde über die Rechtmäßigkeit der Prisen zu machen, ist fast ganz einerlei.

Wenn ich jetzt vor Ihnen Bürger-Director! so wie die Holländer im Jahre 1689 vor Wilhelm III. stünde, und Sie mir trocken wie jener Despote antworteten: c'est le droit canon, jetzt muß alles der Absicht weichen, den Briten zu schaden, und sie zu demüthigen, so würde ich freilich von Gründen der Gerechtigkeit und Billigkeit ganz schweigen. Aber verstummen würde ich nicht, wenn ich Sie einigermaaßen geneigt fände, solche Gründe von mir anzuhören, welche die Ehre und den wahren Vortheil Ihrer Nation selbst betreffen. Ich würde mich erkühnen, Ihnen vorzustellen

1.) Daß die französische Nation ganz wieder aus der Rolle heraustrete, in welcher sie sich bisher dem übrigen Europa gezeigt, und dadurch die Hoffnung besserer Zeiten bei allen denjenigen erweckt hat, welche mit ihr wider die britische Despotie der Meere den verdienten Haß gefaßt haben. Diese sehen jetzt eben die Nation, von welcher sie die Störung jenes Uebels erwarteten, nicht nur in demselben mit den Briten wetteifern, sondern es höher treiben, als es jemals von Wilhelm III. getrieben ist. Frank-

reich will nicht nur das feindliche Eigenthum in neutralen Schiffen verfolgen: ihm soll jedes Kunst- oder Naturprodukt künftig gute Prise sein, was britisches Eigenthum gewesen, und durch den Handel zu andern Ländern übergegangen ist, oder noch übergeht.

2) Die bewaffnete Neutralität war eben dieser britischen Despotie der Meere entgegengesetzt. Frankreich spielte dabei nur eine leidende Rolle, weil es selbst im Kriege begriffen war, ließ sich die Sache aber sehr gefallen. Denn es gewann dadurch wieder die Vortheile des durch die Briten gestörten Cabotage der Neutralen, welches in jedem Kriege ihm so lange unentbehrlich ist, als die natürlich mangelhafte Beschaffenheit seiner Häfen am Canal es ihm unmöglich machen wird, die Uebermacht im Canal zu behaupten. Gerade jetzt nach dem unglücklichen Gange seines Seekrieges erfährt es den Nachtheil davon mehr als jemals. Holland hat alles Cabotage aufgeben müssen, durch welches es Frankreich in jedem Kriege so lange die größten Dienste that, als es sich dabei erhalten konnte. Das Cabotage der Nordamerikaner stört Frankreich unter solchen Veranlassungen, die diese selbst gegeben haben, und bei dem allen schlägt nun auch Frankreich das ihm nun

so viel mehr nothwendig werdende Cabotage aller friedlichen Nationen durch ein bis zu unsern Zeiten unerhörtes Decret mit Einem Streich darnieder.

3) Denn wer kann es noch wagen, ein Schiff auf die Frachtfahrt auszusenden, wider welches nun ein jeder französischer Meerschäumer einen Vorwand findet, es zu visitiren und aufzubringen. Die britische Despotie der Meere würde sehr erträglich sein, wenn feste nicht zweideutige Verfügungen für dieselbe gölten. Aber der aus der Zweideutigkeit und Unvollständigkeit derselben entstehende Vorwand für jeden seiner Meerschäumer, über die Papiere der Schiffe chikaniren und sie in der Hoffnung aufzubringen, vor dem britischen Admiralitäts-Gerichte, dem unvollkommensten und gesetzlosesten aller Gerichte sich gerechtfertigt zu finden, macht bei weitem das größte Unglück entstehen. Aber von allen in das Völkerseerecht eingreifenden Verfügungen ist keine, die eine so allgemeine Kaperei authorisirte, und die Vorwände so vervielfachte, als die Befugniß, ein jedes Schiff aufzubringen, das britische Kunst- oder Naturprodukte führt. Es mag führen was für Waare es wolle; so wird ein gieriger Kaper darunter etwas finden, das er für eine britische Waare

ausgiebt. Die Untersuchungen darüber würden endlos sein, wenn sie mit Ernst angestellt würden. Aber ein nicht sachkundiger oder selbst nicht habsüchtiger Consul wird seine Entscheidung rasch geben, wird für ein britisches Produkt erklären, was nie ein solches war, die Aufbringung gut heißen, und die Rechtswege dawider werden schwer zu finden sein, so lange der jetzt währende Krieg die französische Gesetzgebung hindert, richtige und bündige Seegesetze wieder herzustellen, und in die Stelle der eben in diesem Punkt sehr mangelhaften Ordonnance de 1681 zu setzen. So sieht es schon jetzt in allen neutralen Staaten der Kaufmann und der Rheder oder Eigner der Schiffe an. Was diese selbst noch wagen möchten, verbietet ihnen der Versicherer, der in dem Lauf der Handlung unserer Zeit über die Thunlichkeit einer jeden Unternehmung über See durch die Bestimmung seiner Prämie entscheidet.

4) Ist je eine bewaffnete Neutralität der nordischen Handlung wünschenswerth, so ist sie es jetzo. Ich habe mich nie auf politische Vorhersagungen eingelassen, am wenigsten in den neuesten Welthändeln, in welchen alles den wahrscheinlichsten und verständigsten Muthmaaßungen zuwider ausgefallen ist. Aber eine bewaffnete Neutralität entstehe über kurz

oder lang aufs neue, welchen Gegenstand wird sie haben können? Jetzt nicht mehr die britische Despotie der Meere, sondern die neue sich erhebende französische. Denn jene ist nunmehr eine Kleinigkeit in Vergleich mit dieser. Die aus jener entstehenden Vorfälle der Gewalthätigkeit und Ungerechtigkeit sind einzeln; die welche man von dem nie erhörten Verbot irgend ein britisches Kunst- oder Naturproduckt über See zu verführen befürchten muß, sind jetzt schon unabsehlich, und wenn Frankreich auf seinem Sinn beharret, über alle Vergleichung mannigfaltig und zahllos geworden. Bei dem allen aber ist es leicht zu beweisen, daß auch ohne das Entstehen einer bewaffneten Neutralität der Schaden auf Frankreich zurückfallen werde, denn

5) Die französischen Kaper werden von nun an weit weniger Beute auf den Meeren finden als bisher. In dem vorigen Seekriege nahm die Freibeuterei deswegen schon vor dem Frieden ein Ende, weil die kriegführenden Nationen derselben müde wurden. Jetzt wird sie dadurch aufhören, weil kein neutrales Schiff sich ohne Escorte auf die See wird wagen können. Dänemark und Schweden müssen und werden durch Escortirung ihrer Schiffe dafür Rath schaffen. England aber wird so viele Kriegsschiffe es nur immer zur Con-

voyirung seiner Kauffahrt anwenden kann, dazu wirklich anwenden. Wer wird glauben, daß es seinen Manufacturhandel unbeschützt lassen, daß es die ungeheure Masse der Waaren beider Indien, welche es so sicher unter seinen Convoyen vom Westen her in seine Häfen zu bringen weiß, nicht auch im Osten unter sicherem Schutze zu verführen suchen werde. *)

6) Das noch übrige Cabotage zum Dienste Frankreichs wird durch die erhöhete Assecuranz sehr übertheuert werden. Dadurch werden die Importen nach Frankreich sehr im Preise steigen, und die Exporten eben so sehr fallen. Man wird auf jene die Assecuranz-Prämie, wie immer gewöhnlich, schlagen. Der Ausländer wird nicht von Frankreich her verschreiben, was ihm durch die Assecuranz so sehr vertheuert wird, und der Inländer wird, was er in Verkaufscommißionen versendet, wohlfeiler geben müssen, damit es mit Einrechnung der Assecuranzprämie doch noch außer Landes verkäuflich bleibe.

*) Ich gestehe, daß ich selbst diesem Grunde wenig zutraute, und nicht hoffte, ihn durch den Erfolg so bestätigt zu sehen, wie es wirklich geschehen ist, und ich es am Schlusse dieses Kapitels aus dem Zeugnisse des Bürgers Arnould in bestimmten Zahlen erweisen werde.

7) Aus dem allen wird den Briten nicht Schaden, sondern ein reiner Gewinn entstehen, welchen ihm die Neutralen werden zahlen müssen. Wird ihnen die Herbeihohlung fremder Produkte dadurch kostbarer werden, so werden sie diese Kosten nicht den Ausländern, sondern nur sich bezahlen. Nur britische Schiffe werden unter britischer Convoy diese Waaren zur Elbe, Weser und in die Ostsee führen. Sie werden nicht nur die Frachten selbst verdienen, welche die von England in Ansehung der Navigationsacte von 1661 begünstigten Hanseestädte bisher verdienten, sondern auch diese nach Gefallen erhöhen. Sie werden aber auch alles darauf schlagen, was die Convoyen kosten. Man rechne 8 pCt. mehr auf die Fracht und 6 pCt. wegen der Convoy, so sind dies 14 pCt., welche ihnen die Neutralen zahlen müssen, weil sie jener Waaren nicht entbehren können. So wird der zur Escorte angewandte Theil ihrer Marine auf Kosten der neutralen Staaten im Gange und in Uebung gehalten werden. Bis jetzt sind nur wenig Convoyen vor der Elbe und Weser erschienen, weil dadurch die Frachten und Preise vertheuert wurden, folglich die Schiffe der Hansestädte ihre Ladung in England und in Deutschland sehr leicht fanden. Von nun an wird von keiner

Concurrenz mit den Briten in diesem Theil ihres Seehandels noch die Rede sein.

8) Vielleicht ist man in Frankreich der Meinung, es werde den Briten an Schiffen und Matrosen zur Vermehrung der Eskorten fehlen. An Schiffen gewiß nicht. Sie sind zu glücklich in Eroberung französischer Kriegsschiffe und der zur Eskorte dienenden Fregatten gewesen. Wenn sie aber vielleicht in Ansehung der ihnen nöthigen Matrosenzahl verlegen zu werden anfangen, so wird die durch eben dieses Decret niedergeschlagene Seefahrt der Neutralen ihnen Ueberfluß an Seeleuten verschaffen. Die Furcht vor der nun gränzenlos werdenden Kaperei der Franzosen hält schon jetzt einen großen Theil der zum Auslaufen bestimmten Schiffen in den nordischen Häfen zurück, und macht Tausende von Seeleuten müßig, die ihr Brod suchen müssen, wo sie können, aber, durch den hohen Sold gereizt, es vorzüglich bei den Briten suchen werden. Die Dänen und Norweger haben jederzeit gern den britischen Dienst gesucht, wo auch im Frieden die Navigationsacte ein Drittheil der Equipage an fremden Matrosen zuläßt, und werden ihnen, so zu reden, jetzt zufliegen. Die entferntern preußischen Seeleute müssen eben den Weg suchen. Ihrer ist eine sehr große Zahl. Nur der

kleinere Theil dient auf der See selbst, aber bei weitem der größere auf mehreren tausend Barken oder Lichtern in Verführung der Güter über die sogenannte Haffe, zwischen den preußischen Handelsstädten und deren Vorhäfen, welche bei dem durch das französische Schreckendecret niedergeschlagenen Seehandel, schon jetzt müßig werden. Von der Elbe und Weser, werden nach gestörter Schiffahrt der Hanseestädte Tausende der Ufer- und Küstenbewohner aus der Nachbarschaft (denn Hamburg selbst hat wenig eingebohrne Seeleute) nach England übergehen.

Ungern sehe ich, daß dieser Brief zu einer kleinen Abhandlung geworden ist. Aber ich hoffe, Bürger-Director! die Wichtigkeit der Sache werde denselben Ihnen unter der von jedermann erkannten großen Last Ihrer Geschäfte, doch eben so lesenswürdig machen, als er mir halbblinden Manne, der ich alles in die Feder sagen muß, des Schreibens werth geworden ist. Niemand außer dem Schreiber weiß etwas von demselben. *) Seit fünf Jahren habe ich

*) Hätte ich von diesen und den folgenden Briefen erfahren, daß sie ihre Wirkung nicht verfehlt hätten, so würde ich mich im Stillen derselben erfreuet und niemand würde von meinem Schritte etwas erfahren haben. Aber als mich das zur hal-

niemandes Rath bei den ernsthaften öffentlich von mir gethanenen Schritten, insonderheit habe ich nie ein Mitglied unsers Magistrats gefragt, und mich dabei immer wohl befunden. Ich erwarte keine Antwort von Ihnen. Die beste Antwort werden mir öffentliche Beweise geben, daß meine Vorstellung ihren Zweck nicht ganz verfehlt habe, und dazu wird Ihnen in der großen Sphäre Ihrer Wirksamkeit das Vermögen nicht mangeln, wenn meine Gründe irgend einiges Gewicht bei Ihnen gewinnen.

Es ist kein leerer, wenn gleich am Schluß aller insonderheit deutscher Briefe für wesentlich gehaltener Ausdruck, wenn ich mich unterschreibe als

Ihren

verehrungsvollen, gehorsamen Diener,

J. G. Büsch,

Professor der Mathematik.

den Antwort zugesandte Stück des Redacteurs belehrte, wie steif Rewbel und seine Collegen auf ihren Maximen beharreten, so hielt ich alle Geheimhaltung für überflüßig, und höre auf, den Vorwurf zu fürchten, daß mein Schritt den Umständen nach vielleicht zu kühn gewesen wäre, und der guten Sache geschadet hätte.

§. 9.

Zweiter Brief.

An Ebendenselben.

Hamburg, den 2ten März 1798.

Bürger-Director!

Nehmen Sie nicht bei Erblickung dieser Zeilen an, daß meine Briefe sich von nun an zu Ihnen drängen werden. Dieser wird gewiß der letzte sein, an dessen Ende ich mir selbst sagen werde: tout est dit! Verschiedene seit 10 Tagen bekannt gewordne Vorfälle dienen so sehr zur Bestätigung des Inhalts meines ersten Briefes, daß ich mir nicht verbieten kann, Ihre Aufmerksamkeit, wo möglich, auf dieselben zu ziehen.

1) In diesen Tagen sind zwei Flotten britischer Kauffahrer mit ihren Escorten unversehrt auf die Elbe gekommen. England wird nunmehro die Kauffahrer mehr als sonst für die Escorten bezahlen machen, und, wie ich gesagt habe, einen Theil seiner Marine auf Kosten der Neutra-

len unterhalten, welche noch mit ihm handeln wollen und müssen. *)

2) Man sagt, daß auf der Themse jetzt gegen 50 neutrale Schiffe liegen, die wieder auszuladen anfangen. Wahrscheinlich reicht die Zahl der britischen Kauffahrer nicht für die Vermehrung ihrer Geschäffte zu. Aber die Briten dürfen jetzt nur den Artikel ihrer Navigationsacte suspendiren, daß auch alle Kauffahrer in England gebaut sein müssen. Dann bekommen sie alle diese Schiffe für wenig Geld; und

*) Das britische Ministerium ist eben durch die falsche Maasregel der Franzosen so über alle Folgen der Concurrenz im Handel hinausgesetzt worden, daß es sicher hat wagen können, einen Zoll zu allen den schon bereits bestehenden von etwa 2½ pCt. im Durchschnitt zu eben der Zeit zu legen, da die Preise der meisten, insonderheit der westindischen Waaren durch die Umstände der Zeit so sehr verheuert wurden. Das würde es nicht haben thun können, wenn Frankreich die See nur so sicher gelassen hätte, als sie es bis zum Tage des fatalen Decrets war, und wenn die Frachtfahrt der Nordamerikaner und aller Neutralen sich in der bis dahin noch bestehenden Concurrenz mit den Briten hätte erhalten und den nordischen Marktplätzen, insonderheit dem hamburgischen, die westindischen Waaren noch ferner ohne jene Störung hätte zuführen dürfen. Der getreueste Alliirte Großbritanniens hätte nicht vortheilhafter für dessen Handlung und die Vermehrung der Einkünfte des Staats aus derselben wirken können.

noch mehr werden sie in allen Häfen des Nordens wohlfeil kaufen können, und wenn das jetzige böse Spiel lange währt, durch die hohe Fracht den Kaufpreis dieser Schiffe von deren neutralen Verkäufern bald wieder zurück verdienen. *)

In Hamburg wird ein Schiff nach dem andern ausgeladen, und wagt sich nicht in die See. Die große Anzahl von Seeleuten aus Dänemark und der nähern Nachbarschaft, welche in Frühjahr Dienste

*) Dazu hat Grosbritannien sich nicht genöthigt gesehen. Man kann mit wenigen Schiffen mehr ausrichten, wenn man sie beständig in der Fahrt erhält, wie die Briten dies in Folge jenes Decrets der Franzosen jetzt thun. Ihre zwischen London, Hull und Hamburg unter Convoy segelnden Schiffe dürfen nur blos ein- und ausladen, um wieder in See zu gehen, wenn nicht nothwendige Reparaturen sie eine Fahrt verlieren machen. Dazu kömmt, daß sie kaum ein einzelnes Kauffahrtheischiff durch die Kaperei verlieren. Dagegen haben die französischen Kaper seit jenem Decret über 300 neutrale Schiffe in ihre Häfen geschleppt, und mehrentheils mit den Ladungen confiscirt. Man sehe darüber zwei Schriften 1) eine von einem französischen Advocat Balayer, betitelt, reflections sur la dèfaveur des pavillons neutres en france, die in dem hamb. Addreßblatt übersetzt ist; 2) eine andere Schrift von einen dänischen Kapitain, ähnlichen Inhalts. Es wird dennoch den Briten so lange dies böse Spiel fortgeht nicht an Schiffen fehlen. Vielmehr wird die Ermunterung neue Schiffe zu bauen in ihren Häfen stärker als jemand sein.

auf unſeen Kauffahrern ſuchten, ſind traurig nach Hauſe gegangen. Nur ein Theil auf den Grönlandsfahrern hat Dienſte gefunden. Die übrigen gehn gewiß nach England über. Denn wo ſollen ſie ſonſt hin?

4) Die Furcht iſt dadurch ſehr erhöht, daß die letzten Londoner Nachrichten ſagen, das Parlement werde zur Contrelection gegen das franzöſiſche Decret, alle Schiffe, die von oder auf Frankreich ſegeln, für gute Priſen zu erklären. *)

5) Geſtern ſagte mir einer von denen Kaufleuten, die bisher den ſtärkſten Handel auf Frankreich führten, ich habe alle meine auf Nantes gegebene Commißionen zurückgenommen. In Nantes iſt kein Schiff in Ladung für dieſelben, und ich werde keins dahin ſchaffen können. Ich kann alſo keine Güter verſchreiben, welche ich, wer weiß in wie langer Zeit? nicht auf mein Lager bringen kann, und doch ſogleich bezahlen muß. Dieſer aber iſt nur einer aus vielen.

*) So weit iſt es freilich nicht gegangen. Aber es hat die alten der Schiffahrt nachtheiligen Maaßregeln deſto mehr geſchärft.

Es ist mir unbegreiflich, daß die französische Kaufmannschaft nicht Vorstellungen wider das alles macht. Noch unbegreiflicher würde es mir sein, wenn eine Furcht, deren Gründe ich nicht kenne, ihr den Mund stopfte. *)

6) Daß die Kaperei in Folge des Decrets nicht einträglich werden will, läßt mich, die von dem Bürger Tallien gemachte Proposition annehmen, und dies bestätigt, was ich die Ehre gehabt habe, Ihnen nur muthmaaßlich zu schreiben.

Ob dieser Vorschlag zu einem Decret werden werde, weiß ich zwar nicht. Aber wie war es möglich, daß es in dem Rath der 500 nur so ernsthaft damit genommen wurde, daß man eine Comite zur Erwägung desselben niedersetzte? **)

*) Ich will hier die Anmerkung nicht wiederholen, die ich schon in meinen Welthändeln gemacht habe, daß es unbegreiflich sei, warum in den französischen Nationalversammlungen die Stimmen aufgeklärter Kaufleute sich so selten vernehmen lassen, und dieß ist mir noch jetzt unbegreiflicher, als da ich es im Jahr 1796 zuerst schrieb.

**) Tallien schlug ein Decret vor, daß eine jede Gegenwehr oder leichte Widersetzung eines neutralen Schiffes gegen einen französischen Kaper ein hinreichender Grund zur Confiscirung des nach diesem Widerstande überwältigten Schiffs sein sollte. Mit diesem Vorschlage ist es zwar nicht weiter gekommen,

7) Was ich vor 10 Tagen auch nicht einmal als eine Muthmaßung anzugeben wagte, daß eine bewaffnete Neutralität wieder entstehen würde, werden Sie vermuthlich bald mit Gewißheit erfahren. Es kann vollends nicht unterbleiben, wenn Talliens Vorschlag durchgeht. Es ist unmöglich für diejenigen Mächte, die an der Neutralität so fest gehalten haben, ihr Cabotage aufzugeben, es sich gefallen zu lassen, daß ein jedes mit einer Handvoll Leute und einigem Feuergewehr besetztes Fischerboot die reichsten Schiffe ohne alle Gegenwehr, die man nun demselben zum Verbrechen machen will, einschleppe. Tritt Rußland nicht zu, so werden Schweden, Preußen und Dänemark nicht wagen können, die Artikel der bewaffneten Neutralität von 1780 so zu erneuern, daß sie auch den Anmaßungen der Briten entgegen lauten. Sie werden dieser ihre Despotie der Meere ganz übersehen, und sich blos der jetzt entstandenen

und man hat von dem darüber niedergesetzten Comite und einem verneinenden Berichte derselben nichts weiter gehört. Indessen möchte damit das Uebel nicht viel ärger geworden sein. Die spätere Verfügungen über die in Ansehung der Prisen zu übende Justiz, von welcher ich unten noch etwas mehr werde sagen müssen, haben einen viel bösern Erfolg gehabt.

französischen Despotie entgegen setzen. Vielleicht werden sie sich genöthigt sehen, um von einer Seite sich zu sichern, mit Großbritannien einen Tractat zu schließen, und so wie die Amerikaner gethan haben, dem Recht der neutralen Flagge zu entsagen. *)

Auf der andern Seite wird es mir je länger je schwerer zu hoffen, daß eben diese Nation, von welcher ich als Weltbürger alles für das Völkerrecht hoffte, der aber dasselbe in ihrer jetzigen Leidenschaft für nichts gilt, bei welcher der Vorschlag, den Neutralen es zum Verbrechen zu machen, wenn sie ihr Eigenthum nur schwach vertheidigen wollen, nur einen Augenblick Gehör gefunden hat, zu den wichtigen Principien desselben jemals wieder zurück kommen werde, auch wenn es ihr gelingen wird, den Frieden nach ihrem Gefallen vorzuschreiben.

*) Eine bewaffnete Neutralität kann, wie ich jetzt einsehe, nicht entstehen, weil Rußland, das sie im Jahr 1780 bewirkte, diesmal im feindlichen Verhältniß mit Frankreich steht, und demnach Dänemark, Schweden und Preußen sich nicht mit Rußland für dieselbe vereinigen können, ohne in ein gleiches feindliches Verhältniß wider Frankreich einzutreten. Diese drei Mächte haben daher sich begnügt, durch bündige aber von den Franzosen wenig beobachtete Vorstellungen die Vortheile ihrer Schiffahrt zu verfechten, und erstere beide durch die derselben gegebene Convoyen zu vertheidigen gesucht. Freilich weiß man dieses in Paris nur gar zu gut.

Verzeihen Sie, Bürger Director! einem Greise wenigstens seine gute Meinung, dessen Herz seit so vielen Jahren so voll von dieser die Menschheit äußerst interessirenden Sache gewesen ist, und der bis jetzt doch noch hoffte, nicht ganz in derselben ohne Erfolg gewirkt zu haben, aber nun fürchtet, die traurige Ueberzeugung mit ins Grab zu nehmen, daß das menschliche Geschlecht dieses großen Vortheils auf unbestimmbare Zeiten hinaus sich ganz beraubt sehen werde.

§. 10.

Dritter Brief.

An Ebendenselben.

Hamburg, den 5ten März 1798.

Bürger-Director!

Tout est dit! sagte ich mir würklich am Abend des 2ten März, als mir in dem einliegenden Zeitungsblatt *) die meinen Brief von eben diesem

*) Dies mitgesandte Zeitungsblatt war das 35ste Stück des Altonaischen Merkurs vom 2ten März d. J., wo es in einem

Tage so sehr bestätigende Nachricht zu Händen kam. Diese Bestätigung durch einige Anmerkungen und

Artikel von London vom 23sten Februar heißt: "Die Kaufleute sind mit den für ihre Schiffe nach Cuxhaven bewilligten Convoys noch nicht zufrieden, sondern die von Hull verlangen regelmäßig alle 14 Tage eine Convoy vom Humberfluß nach der Elbe, um die nach Hamburg segelfertigen Schiffe dahin zu bringen und die zu Hamburg mit Garn und andern Gütern liegenden Schiffe zurück nach dem Humberfluß zu führen. In der desfallsigen Bittschrift sagen sie: Vom 1sten Januar bis letzten December 1797 segelten 104 Schiffe, (worunter 90 neutrale) mit englischen Manufacturwaaren von unermeßlichem Werth von Hull nach Hamburg. Da die neutralen Schiffe den englischen Waaren keinen Schutz mehr gewähren können, so wird man nun englische Schiffe zur Verführung der Waaren nach Hamburg brauchen müssen, und es ist für die Kaufleute und Fabrikanten von Manchester, Leeds, Halifax, und andern Plätzen von äußerster Wichtigkeit, regelmäßige Convoys zu bestimmten Zeitpunkten zu haben und nur dadurch, daß sie ihre Waaren regelmäßig zu Markte bringen können, sind sie im Stande, tausende von Arbeitern in Arbeit zu behalten, die sie sonst entlassen müssen."

Ich eilte, um diesen überzeugenden Beweis von den Vortheilen der britischen Navigation und der Unterdrückung der neutralen Schiffahrt durch jenes Dekret schnell an das Directorium zu bringen, und schrieb diesen dritten Brief, aber, wie der Erfolg zeigt, ohne Wirkung. Denn das alles gehörte nicht unter die Gründe, welche jenes Decret veranlaßt hatten, und auf welche ich kurzsichtiger Mann anfangs nicht hinaus

spätere Nachrichten zu releviren, kann ich mir nicht verbieten. Aber ich schätze den Verlust der Zeit für einen großen Geschäfftsmann so groß, daß ich, um Ihnen diesen nicht anzumuthen, dieselben französisch entworfen habe, damit Sie desto leichter sie einem unter Ihnen stehenden Referenten geben können.

Ein Artikel von Paris in der heutigen Zeitung vom 23sten Februar stärkte die guten Wünsche der Wohlgesinnten zwar sehr durch einen Auszug aus dem Redacteur, daß Frankreich nicht abstehen werde, bevor es nicht einen Seecodex zu Stande gebracht habe, der auch sogar das Wort Contrebande abschaffe, weil auf einem neutralen Schiffe alles heilig sein müsse, wohin es auch segele. Niemandes Wünsche für ein so wichtiges Evenement können wärmer sein, als die meinigen. Aber verzeihen Sie, wenn ich vor jetzt noch nicht der Besorgniß entsprechen kann, que le rémede ne soit pire que le mal.

Mit unbegränzter Hochachtung ꝛc.

gesehen hatte, nemlich die möglichste große Ausdehnung der gegen die Briten nichts mehr vermögenden französischen Kaperei auf Unkosten der neutralen Seefahrer.

1) J'ai hésité de Vous faire parvenir cette nouvelle, de peur de contribuer à faire renaitre l'idée de couper par une force armée la navigation de l'Elbe et du Weser aux Anglois. Vous voyez dans cet article de gazette la nécessité indispensable, dans la quelle les Anglois se trouvent, de faire passer au continent les productions de leurs manufactures, de quelque manière et par quelque voye que cela se fasse et de les faire parvenir aux nations, qui ne veulent ni ne peuvent s'en passer. *) Supposez donc que dès aujourdhui les villes Anséatiques se désistassent entièrement du

*) Ich läugne jetzt nicht mehr, daß ich nach der Eroberung Hollands im Winter 1795 es für sehr wahrscheinlich hielt, wiewol ich meine Besorgniß niemanden entdeckte, daß die Franzosen durch Westphalen bis an die Weser und Elbe vordringen würden, um den Briten diesen ihnen außer dem Sunde allein übrig gebliebenen Handlungsweg zu sperren. Damals als noch nicht der Friede mit Preußen geschlossen, und die Demarkationslinie beredet war, hätte ihnen dieser Streich nicht wohl fehlschlagen können. Aber zum Glück für unsere Gegenden handelten sie damals nicht consequent. Daß sie aber nach der Zeit mehr als einmal diesen Gedanken wiedergefaßt, und daß sie eine Expedition auf die Elbe und Weser von Holland aus mit holländischen Truppen und Schiffen vorgehabt haben, um dem Schein nach die Demarcationslinie nicht durchzubrechen, ist mehr als wahrscheinlich, und diese Besorgniß war auch nach Duncans Siege über die holländische Flotte noch nicht verschwunden, als ich diesen Brief schrieb.

commerce d'Angleterre, la suite n'en seroit qu'un changement d'entrepôt et fun transport des marchandises d'Angleterre moins expéditif et plus dispendieux, mais toujours en pure perte plutôt pour les étrangers que pour les Anglois. Ils feront alors passer leurs vaisseaux à Tönning et de la par le canal danois dans la mer Baltique. Les vaisseaux plus gros feront bien escortés le tour du Danemarc, jusqu'à Copenhague ou aux ports du Nord de l'Allemagne assez voisins des marchés ou ils débitent leurs manufactures. Il n'en naîtroit qu'un surcroît des fraix mais en même tems du prix de leurs marchandises, et en conséquence un gain pécuniaire pour les Anglois.

2) Avant la guerre il ne nous parvenoit de Hull qu'environ 40 vaisseaux par an, la plûpart Anglois. La guerre a fait passer à l'Elbe la navigation qui se faisoit de l'Angleterre sur la Meuse, sur Amsterdam, et peut être le transport d'une partie des marchandises qui passoient autrefois par le Sund, vû la hausse de l'assurance. Dans l'accroissement de la navigation entre le Humbre, le Weser et l'Elbe, celle d'Hambourg et de Bréme a gagné le dessus sur les Anglois, comme Vous voyez par le nombre 90 et 14. Car autant que je sache ce ne sont que les vaisseaux de

Brême et d'Hambourg, auxquels en vertu du privilège de 1661 mentioné dans ma prèmiere lettre il est permis de charger à Hull des cargaisons angloises. Vous voyez donc, que dorénavant les Anglois gagneront le haut frêt de 90 cargaisons avec ce que leur en coûte l'escorte.

3) Les négocians de Hull demandent au gouvernement une escorte de quinze en quinze jours. La raison m'en paroît être, qu'ils manquent d'un nombre de vaisseaux neutres mis hors d'activité. Ils comptent donc de faire faire à leurs vaisseaux au moins trois voyages au lieu d'un, qu'ils faisoient jusqu'ici. La même chose sans doute aura lieu dans la navigation entre la Tamise et nos parages. Il en naîtra donc *un surcroît* d'activité dans la navigation angloise et en même tems dans l'emploi de leur marine militaire.

4) Je viens d'apprendre de la bouche d'un homme de qualité tenant à la cour de Danemarc comme un fait constaté, que dans la dernière guerre 50000 *) matelots danois et norwegois ont servi dans la marine des parties belligérantes, dont 30000 furent em-

*) Weil ich diese Briefe mit diplomatischer Genauigkeit abdrucken lasse, wie ich sie geschrieben habe, so lasse ich zwar diese Zahlen hier stehen, wiewol ich jetzt überzeugt bin, daß sie zu groß

ployès par les Anglois. Peutêtre l'activité du cabotage danois dans la guerre prèsente les a-t-elles retenus dans leur marine marchande et dans celle des villes Aanséatiques. Mais à présent les circonstances du tems les mettront dans la nécessité indispensable de chercher leur subsistance en Angleterre La cour de Danemarc n'y peut obvier, et ce ne sera pas non plus par des décrets faits à Paris qu'on y portera remède. Les gens de mer de Danemarc et de Norwuegue ont la réputation bien fondée d'etre les meilleurs matelots,

5) Dans la résolution publiée le 20me Février le gouvernement anglois n'a pas procèdé jusqu'a la saisie de toutes les productions de la France, de l'Espagne et de la Hollande indistinctement. Mais Vous voyéz qu'il a renforcé ses procedures anciennes contre le droit du pavillon neutre, dans lesquelles il s'étoit rallanti tout comme vers la fin de la guerre dernière.

6) Sans aucunement retracter mon jugement sur le traitè des états unis de l'Amerique avec l'Angleterre surtout par rapport au pavillon neutre, j'ose Vous observer combien d'avantage est provenu aux Anglois

sind. Die Hauptsache aber, daß der müßig werdende dänische Matrose vorzüglich den englischen Dienst sucht, und in demselben wegen seiner Brauchbarkeit gern angenommen wird, bleibt dennoch wahr.

des procédures rigoureuses des François contre la navigation américaine. Elle s'étoit si bien tournée vèrs les ports du nord et ceux de la mer Baltique, qu'il n'en arrivoient que cent gros vaisseaux par an sur l'Elbe, chargés principalement des denrées des Antilles surtout des françoises. Ce commerce va tomber entièrement. Les Américains voiturerent leurs denrées aux port d'Angleterre, dont la marine assure de plus en plus leur passage. Les Anglois rentrent donc dans ce négoce déja en grande partie perdu pour eux et jouissent à présent d'un gain énorme, conséquence naturelle de la cessation de la concurence, qui subsistoit aux marchés d'Hambourg entre les Anglois et les Américains. C'est ce qui se fait remarquer dans le haut prix de ces denrées, dont les Anglois sont redevenus les maitres. Jusqu'ici les vaisseaux neutres ont joui du frêt des ports anglois à l'Elbe, et l'emportoient sur les Anglois dans la concurrence avec leurs vaisseaux. Mais à présent cette concurence n'a pas lieu, et ils seront les maîtres de hausser le frêt à leur gré, aussi long tems que les vaisseaux américains n'oseront plus risquer le passage du canal pour arriver jusqu'à nous. *)

*) Das hier gesagte hat sich in dem Lauf des Sommers von 1798 sehr bestätigt. Zwar haben sich die nordamerikanischen

§. 11.

Der dritte von vorstehenden Briefen war bereits abgegangen, als ich am 13ten März unter

Schiffe wieder auf die Elbe und die Weser gewagt, wohin sie ihren Weg nordlich um Schottland nahmen, auch hier nicht ein einziges Schiff durch französische Kaperei verlohren haben. Aber überhaupt halten sie sich so sehr an Großbritannien, daß wie man in den Zeitungen liest, jede unter britischer Escorte von Westindien herkommende Kauffahrtheiflotte größtentheils aus nordamerikanis. Schiffen bestand. Der eine Weile fast gewiß scheinende Krieg, würde dies Band noch fester geknüpft, und die Zufuhr von Westindien her noch mehr auf Großbritannien gerichtet haben. Sie kommen auf den britischen Markt schon sehr vertheuert, werden es aber noch mehr durch den den Briten zufallenden Gewinn von der Commißion, die hohe Fracht bis zur Elbe und Weser, den Kosten der Convoy, und, den wie gesagt, nun auf alle aus- und eingehenden Waaren neuerdings gelegten Zoll von 2½ pCt. In allen vorigen Kriegen stiegen freilich Zucker und Caffee wegen der erschwerten und kostbaren Zufuhr, aber der höchste Preis des Caffee's, dessen man sich in Hamburg erinnert, war 14 Schilling banco. Jetzt ist er 19 Schilling. Der höchste Preis des besten Puderzuckers war im Jahr 1783. 16 Grot. Jetzt ist er 32 gbl. folglich 100 pCt. theurer. Zwar nimmt an diesem theurem Preise auch Portugall Antheil, der einzige Staat außer Großbritannien, welcher noch Caffee und Zucker dem Norden zusenden kann. Aber bei weitem das meiste zieht England. Und so wenig Willkühr in der Steigerung dieser Preise sich annehmen läßt, so ist doch, was außer dem in Hamburg oder Bremen als Handlungsunkosten in den Preis dieser Waaren geht, zu welchen sie auf deren Börsen verkauft werden, das alles reiner Gewinn für Eng-

dem Siegel des Directoriums das Stück des Redacteurs vom 5ten Ventose 6. Jahrs zugesandt bekam, welches eine Art von Rechtfertigung des verhaßten Dekrets enthält. Man hatte darin auf der dritten Seite folgende lange Stelle zur Seite mit einer Linie bezeichnet, und die hier Current gedruckten Zeilen besonders unterstrichen.

L'affreux génie du cabinet de Saint-James s'agite: furieux de se voir par nous combattu avec les mêmes armes qu'il a forgées pour nous anéantir, il a part-tout répandu ses émissaires pour égarer, sinon pour corrompre les gouvernemens que leur sagesse a jusqu'ici préservés du fléau de la guerre; et déjà même *il se* vante, dans les états du Nord, d'armer une coalition nouvelle contre la loi qui déclare les marchandises anglaises de contrebande.

Espère-t-il donc faire oublier que c'est lui même qui a provoqué cette mesure; que c'est lui seul qu'elle frappe, et que, loin de préjudicier aux intérêts des

land, was zu dem ursprünglichen Preis dieser Waaren in Amerika noch hinzu kömmt, nachdem sie in die Hände der Briten übergegangen sind, es mag herrühren, woher es wolle.

puissances neutres, la loi leur offre, au contraire, des avantages inapréciables?

C'est lui, disons-nous, qui l'a provoquée. En effet, fidèle à son projet homicide d'affamer la France, il a tellement étendu les articles de contrebande, que rien d'utile ne pouvait plus parvenir dans nos ports; il ne s'est point borné à multiplier publiquement les prohibitions, il a donné des instructions particulières à chaque armateur, et ces insructions déclaraient de bonne Prise tout ce qui provenait de nos colonies. Ainsi, la loi sur les marchandises anglaises n'a été, de notre part, qu'une juste représaille; elle n'a fait que lui appliquer la peine du talion.

C'est lui seul aussi qu'elle frappe, car elle ne prohibe que les productions de son sol et de ses fabriques; et de cette prohibition même, il en résulte évidemment une préférence infiniment précieuse pour les productions du sol et des fabriques des autres puissances, puisque ce que l'Angleterre ne peut plus nous fournir, elles sont appellées à nous le procurer, et que dès lors leur commerce s'emparant de tout les débouchés qui sont fermés au commerce anglais, elles voient s'ouvrir

pour elles de nouvelles sources de richesses et de prospérité. *) Pourraient-elles donc méconnaître assez leurs véritables intérêts pour épouser ceux du gouver-

*) Sollte der Verfaſſer dieſes Aufſatzes nicht gewußt oder vergeſſen haben, daß ſchon ein früher erſchienenes Decret eine Menge Waaren zu Gegenſtänden der Confiscation gemacht hat, die den Britiſchen nachgeahmt (imitées de l'Anglois) ſind, worunter ſogar die raffinirten Zucker ſtehen? Oder ſollte wol gar in dieſen Perioden eine Abſicht verſteckt ſein, die neutralen Handelsleute zu verleiten, daß ſie ihre inländiſchen Güter nun ungeſcheuter wieder aufs Meer wagen, und den franzöſiſchen Freibeutern zum Raube entgegen bringen ſollen In der That iſt dies mit vielen ächt deutſchen Manufacturwaaren geſchehen. Man hat zum Beiſpiel ſächſiſche Muſſeline und Metallwaaren für engliſche und indiſche erklärt, und als ſolche mit dem Schiffe confiscirt. Dies war natürlich. Denn die Conſuln, welche den erſten Spruch thun, ſind gewiß keine ſolche Waarenkenner, daß ſie imitée de l'anglois und wahrhafte deutſche Waaren gehörig unterſcheiden könnten, auch wenn ſie ehrlich genug ſind, ſie unterſcheiden zu wollen. Wie flüchtig alles im Caſſationstribunale zugehe, wird unten angemerkt werden, wenigſtens kömmt das Corpus delicti, die für engliſch angeſehene Waare nicht dahin. Bei den allen kann ja kein deutſcher Manufacturiſt für ſeine ächt deutſche Waare ſicher ſein, daß ſie nicht mit andern Waaren auf Einem Schiffe zuſammen komme, welche der franzöſiſche Meerſchäumer, der Conſul und das Caſſationstribunal mit der ganzen Ladung für gute Priſe erklären. Wenn man das alles zuſammen nimmt, ſo iſt das jetzige vorgeblich nur gegen die Briten gerichtete Verfahren der Franzoſen, ein gegen alle Manufacturen Europens gerichteter Krieg, ſobald ſie ſich auf die See wagen.

nement britannique? Oublieráient-elles qu'en frappant ce tyran de mers, ce monopoleur universel, ce n'est pas seulement notre propre cause, mais celle de toutes les nations commerçantes, que nous défendons? Qu'elles se rappellent ce que disait un écrivain célèbre en parlant de la domination exclusive des mers: «c'est-la l'espèce de monarchie que l'Europe doit ôter a l'Angleterre, en redonnant à chaque état maritime la liberté, la puissance, qu'il a droit d'avoir sur l'élément qui l'environne. C'est un systême de bien public fondé sur l'équité naturelle; ici la justice est l'expression de intérêt général."

Ces principes sont les nôtres: qu'ls soient aussi ceux de tous les états commerçans, et réeunis par les mémes sentiments comme par les mêmes intéréts, forçons enfin l'Angleterre à une paix telle que l'égalité sur mer soit pour toujours rétablie. La République française ne demandé pas mieux que de poser ces bases et d'adopter un code qui abolisse jusqu'au mot de contrebande, tout devant être sacré sur un navire neutre, quelque part qu'il aille.

Mais si des puissances, à l'ombre d'une neutralité perfide, se rallient à l'Angleterre, au lieu de se prêter

à ces vues pacifiques et philantropiques, si, dans le coup que lui porte la loi sur les denrées et marchandises provenant de son sol et de ses fabriques, elles trouvent une atteinte personnelle, alors elles donnent elles mêmes la preuve qu'elles ont lié leur cause à la sienne, et leur profession de foi est faite.

Qu'elles se déclarent: la République française préfère une inimitié franche à une guerre sourde qui tourne entièrement au profit de l'ennemi du genre humain. Malheur toutefois à ces gouvernements esclaves du corrupteur de St. James! Ils attireront sur leur tête la malédiction même de leurs peuples, dont ils auront vendu le sang au poids de l'or anglais. Qu'ils craignant l'heure de leur réveil: elle sera celle de la *punition* de leur trafic infâme.

§. 12.

Dieſes könnte ich nun freilich als eine Antwort auf meine beiden Briefe, und zum Troſt für meine Bekümmerniſſe des Völkerſeerechts nehmen. Aber wie wenig tröſtlich dieſe Antwort für mich wäre, hatte ich ſchon vor deren Empfang in dem dritten Briefe dem Director Rewbel geäußert, que je croyois le remede pire que le mal. Indeſ-

sen hatte ich zu eben der Zeit, die freilich nur kurze Freude von Paris her, mit Zuverläßigkeit zu vernehmen, daß meine Briefe Eindruck gemacht, daß man eine Relation aus denselben, ich weiß nicht welchem Manne aufgetragen hätte, daß diese sehr verständig und billig abgefaßt, und daß großer Anschein da sei, diese wichtige Angelegenheit an die gesetzgebende Versammlung zurück gebracht, und das Decret wo nicht aufgehoben, doch gemildert zu sehn. Vielleicht mögte etwas dergleichen erfolgt sein, wenn nicht um eben die Zeit vorseienden Wahlen eines Directors und so vieler Repräsentanten den Berathschlagungen dieser Art im Wege gestanden hätten. Noch hoffte ich, daß wenn es damit geschehen sein würde, die Aufmerksamkeit auf diese wichtige Sache wieder aufleben würde.

Es ward nun völlig klar, daß bei der Hoffnung die Kaperei recht einträglich zu machen, es der Majorität für nichts galt, daß die Briten vielfach das wieder gewannen, was die armen Neutralen verloren, von deren Schiffen, während der kurzen Zeit, da sie unbewußt ihrer neuen Gefahr segelten, dreihundert in kurzer Zeit eingefangen waren, und mehrentheils ohne Gnade comdemnirt wurden. Die Anzahl der Prisen minderte sich bald, als die neu-

tralen Schiffe sich nicht mehr hervorwagten, und die Amerikaner von den Briten unter ihre Convoyen aufgenommen wurden. Aber noch immer war der Gewinn einzelner in den beiden Räthen sitzenden Mitglieder zu groß, als daß die Vernunft und die den neutralen Mächten gebührende Gerechtigkeit dies von deren Ministern später als ich geschrieben hatte, wiederholt und später als ich geschrieben hatte wiederholt und dringend vorgestellt ward, hätte Eingang finden können.

§. 13.

Ich möchte behaupten, daß, wenn Robertspierre, scheuslichen Andenkens, auf diesen Einfall gerathen wäre, doch er in der Voraussicht von dessen Unausführbarkeit von demselben wieder abgestanden sein würde, weil die englische Seemacht schon die Oberhand gewonnen hatte. Aber zu allen Zeiten hat die Kaperei nicht einer starken Marine bedurft. Das wissen die Deys der barbarischen Staaten und der Kaiser von Marokko. Sie dürfen nur einzelne Meerschäumer im Gange erhalten; so hält sich kein Kauffahrtheischiff mehr sicher. Doch haben die Franzosen bei allem Gewinn von der Seeräuberei ihrer Meerschäumer den Schaden davon auf einer

andern für sie sehr empfindlichen Seite erfahren. Sie hatten damit die Kaperei nicht der Marine zu viel Leute entzöge, befohlen, daß die Kaper sich mit unbefahrnen Leuten bis zu zwei Drittel, wo sie dieselben auch hernähmen, und nur mit ein Drittel befahrner Leute bemannen sollen. Dies ward aber nicht gehalten, Aus vielen Ursachen, und insonderheit, weil die Marine vom Staat schlecht bezahlt liefen die befahrnen Seeleute den Kapern zu, deren nun so viele genommen sind, daß noch am Ende des vorigen Jahrs das Directorium selbst die Anzahl der französischen in britische Gefangenschaft gerathenen Seeleute auf 20000 angab, und die Schwierigkeit, ihre Marine noch in diesem Kriege zu heben, durch den Mangel an Seeleuten unübersteiglich wird. Es hat ihnen nur ein Decret gekostet, um 200,000 neue Landsoldaten auszuheben, aber den zehnten Theil an neuen befahrnen Seeleuten aufzubringen, wird ihnen unmöglich bleiben.

§. 14.

Ich sollte billig anstehen, durch Erzählung so neuer Vorfälle als das Dekret und dessen Folgen sind, mein Buch zu dehnen. Aber die dahin gehörigen Vorfälle erscheinen einzeln in öffentlichen Blättern,

und wenig Leser derselben werden sie in einen solchen Zusammenhang stellen, ohne welchen man nicht richtig über die Sache urtheilen kann. Ich will also noch zu erzählen fortfahren, da ich hoffe, daß mein Buch noch lange genug gelesen werden wird, um auch der künftigen Generation eine zusammenhängende Vorstellung von denen Seegräueln unserer Zeit zu geben. Dergleichen die Geschichte keiner andern Zeit aufzuweisen hat. Doch hatte das Jahr 1689 an dem übermüthigen Betragen Wilhelm III. den einzigen ähnlichen Vorfall, den ich oben Kap. 4, §. 13. erzählt habe. Aber die Folgen dieses Dekrets giengen viel weiter. Es wird sich bald zeigen, daß bei der Art, wie es von den französischen Kapern ausgeübt ward, eine Störung aller Seehandlung die Folge davon war. Es war der einzige bis dahin gemachte Versuch, den unschädlichen Handel der Neutralen mit einer bekriegten Nation zu verbieten. In dem französischen Dekret liegt aber viel mehr. Das Eigenthum des Feindes an den Waaren kömmt nach denselben nicht in Betrachtung, sondern die Art der Waaren, und ob sie also jemals Eigenthum der sie producirenden Briten gewesen sein. Dem Handel mit dem Volke selbst wird nicht ausdrüklich gewehrt. Das Dekret läßt stillschweigend den Fall übrig, daß

ein neutrales Schiff Producte seines Landes nach England überführen kann, dann aber auch keine britische Produkte wieder zurückbringt, welches ohnehin die britische Navigationsakte seit anderthalb Jahrhunderten nicht zuläßt. Aber die Ausdehnung auf jedes britische Kunst- und Naturprodukt, es mag als Waare oder blos als zum Gebrauch des Schiffers und der Besatzung dienend mitgehen, es mag neu gekauft oder schon lange im Gebrauch gewesen sein, es mag bestimmt sein, für welchen Hafen oder Nation es wolle, gab den Vorwänden, ein Schiff für eine gute Prise zu erklären, eine Ausdehnung, unter welcher den Kapern nicht leicht ein Schiff entgehen konnte. Davon werde ich weiter unten mehr zu sagen haben. Alles gieng so geschwinde in Paris zu, daß man es als einen übereilten Schritt anzusehen Ursache hatte, von welchem nicht alle Folgen bedacht waren, wie sie mehr für Frankreich als für England schädlich ausfallen würden. Denn freilich wäre dies nicht das erste Beispiel von Uebereilung der französischen Machthaber, insonderheit in Dingen, welche die Handlung betreffen, seitdem die Revolution alle Beachtung der Grundsätze der Handlung und der Handlungspolitik niedergeschlagen hat, und selten die Stimme eines Mannes gehört wird,

der davon mehr als der große Haufe und seine jetzigen Regenten weiß und durchschauet.

Dem Schein nach war die Hauptabsicht der Franzosen den englischen Manufacturhandel zu unterdrücken. Diese Absicht ist ihnen, insofern dieser Handel über die nördlichen Meere geht, durchaus nicht gelungen, wenn gleich der Gang des Landkrieges ihn im Süden geschwächt haben mag. Großbritannien hat denselben auf der Nordsee durch seine Convoyen so gut geschützt, daß auch kein einziges für die Nord- und Ostsee bestimmtes Schiff französischen Kapern in die Hände gefallen ist. Alle britische Manufacturwaaren, deren der Norden bedarf, sind zu dem Orte ihrer Bestimmung gelangt. Für viele derselben wählten die Briten die Fahrt durch den Sund, und so gelangte ein großer Theil der für die Leipziger Ostermesse 1798 bestimmten Güter durch den Sund zu den Häfen der Ostsee, anstatt wie sonst auf Hamburg und Bremen zu gehen. Hiebei verlor die Frachtfahrt Hamburgs und Bremen ungemein, wie der Zeitungsartikel von London, den ich meinem dritten Briefe an den Director Rewbel beilegte, beweißt. Aber dagegen machten die britischen Schiffe wenigstens drei Fahrten Statt einer, weil sie nicht

Schiffe genug im Verhältniß zu ihrer gemehrten Frachtfahrt bauen oder sich anschaffen konnten, auch die Regierung noch nicht erlaubt hat, ihrer Navigationsacte entgegen neutrale nun müßig gewordene Schiffe zu kaufen, und eben so wenig diesen vergönnt ist, unter britischer Convoy zu gehen. Letzteres haben sie jedoch den Nordamerikanern erlaubt, vielleicht deswegen, weil sie im halben Kriege mit den Franzosen begriffen waren. Aber eben dadurch ist der Vortheil der britischen Handlung äußerß erhöhet. Die Nordamerikaner haben seitdem bei weitem den größern Theil der Koloniewaaren nicht mehr auf die Elbe und Weser, sondern auf den Londoner Markt, gemengt unter die westindischen britischen Kauffahrtheiflotten, gebracht. War denn sonst Hamburg und Bremen auch ein Marktplatz für diese Güter, so ist London nun bei weitem der größte, ja fast der einzige geworden. Auf diesen kamen sie sehr vertheuert durch die Kosten der Convoyen, und abermals vertheuert durch die Convoy von der Themse her auf die Elbe und Weser. Dies und nicht hochgetriebene Speculation ist die Ursache von den nie erhörten hohen Preisen. Aber es versteht sich auch, daß zwei oder mehr pCt. Commißion von der theuern Waare dem britischen Kaufmann mehr einbringe, als die

von einer wohlfeilen Waare. Aber von Millionen, die sonst nicht an ihn gelangt wären, zieht er nun die Provision. Und dann will und muß doch auch der Hamburger eine zweite Provision und Handlungsunkosten dem in Rechnung bringen, der eben diese Güter von ihm committirt.

Es versteht sich auch, daß wenn bei diesen hohen Preisen noch eine Conjunctur entstand, der Brite in deren Benutzung vorgriff. Gewiß von diesem Gange der Handlung, daß er so lange nicht von England sich wegwenden könnte, als das französische Decret bestünde, hat das britische Ministerium es wagen können, denselben mit einem außerordentlichen Zoll von $2\frac{1}{2}$ pCt. zu belasten, und es wird sich in der vermehrten Einkunft der britischen Zölle zeigen, *wie viel* sie in dieser Absicht ihren Feinden zu danken haben. Es ist nicht lange, als die Zeitungen uns sagten, daß die Convoygebühren jetzt 2,000000 Pfund Sterling einbrächten. Es braucht keiner andern Bestätigung desjenigen, was ich vor einem Jahre an Newbel schrieb, daß Großbritannien einen Theil seiner Marine (Dank sei es seinen Feinden) auf Unkosten der Neutralen erhalten würde. Von einigen hundert Hamburgischen und Bremischen Schiffen würden die Briten in dieser Zeit nichts für Con-

voy Gebühren gezogen haben, was jetzt die Eigener aller von dem Londoner Markt her geschifften Güter außer der erhöheten Fracht auf englischen Schiffen bezahlen müssen, die schon ohnehin wegen der geringern Zahl der Schiffe zum reinen Gewinn blos der Briten viel kostbarer wird. Man nehme z. B. an daß seit anderthalb Jahren die Fracht von 90 neutralen von Hull abgegangenen Schiffen, die in dem Jahre vorher von ihnen verdient ward, in diesem Jahre denen wenigen Schiffen zu Theil geworden ist, welche die Huller zum Behuf ihres Handels im Gange erhalten haben, welch ein Gewinn für diese, den sie auch der Huld der Neufranken zu danken haben.

§. 15.

Ich hatte dem Direktor geschrieben, daß die in Folge dieses Dekrets müßig gewordenen Seeleute an der Nord- und Ostsee britische Dienste suchen, und für deren Marine tüchtige Seeleute abgeben würden. Das muß man doch wol in Paris sich gemerkt haben. Aber dafür ließ sich ja geschwind durch ein anderes Dekret Rath schaffen, nach welchem alle auf britischen Schiffen genommene Seeleute neutraler Nationen als Seeräuber sollten behandelt werden.

Die Strafe war nicht bestimmt, ob sie verbrannt, gerädert, gehangen oder guilliotinirt werden sollten. Aber man hatte sich des geringfügigen Umstandes nicht erinnert, daß die Briten 40000 französische Seeleute in der Gefangenschaft hielten, an welchen sie das Vergeltungsrecht üben könnten. Dies ward denn auch wirklich britischer Seits erklärt, und so hat man von jener Seeräuberstrafe geschwiegen. Man bemerke dabei, daß die englischen Nachrichten seitdem gar nicht von einiger Verlegenheit in Bemannung der britischen Marine und gewaltsamen Pressen reden. Das mag denn doch wohl daher rühren, daß ihr so viele neutrale Seeleute zueilen, wenn dagegen Frankreich durchaus Mangel an Seeleuten fühlt, und, wenigstens in diesem Kriege, demselben nicht wird abhelfen können.

§. 16.

Aber ein Hauptbeweis, wenn er gleich nicht mit jenen gleich klar am Tage liegt, von dem erhöheten Wohlstande der Briten, scheint sich mir in der Willfährigkeit zu zeigen, mit welcher die Nation sich der großen Zumuthung des Ministers gefugt hat, 10 pCt. von jedermanns Einkommen, neben den noch früher bestandenen und noch immer vermehrten Auf-

lagen zu tragen. Nicht, daß dieser Antrag im Parlament durchgegangen ist, sondern daß er so leicht durchgegangen ist; daß selbst die Opposition sich nicht lebhaft dagegen erhoben hat, und die öffentlichen antiministerialen Blätter so wenig laute Klagen dagegen erhoben, gilt mir als ein Beweis des allgemeinen Gefühls der Nation von ihrem durch jenes Dekret erhöheten Wohlstande. Ich glaube nicht, daß am Ende des 1797sten Jahrs die Nation eben so willig gewesen sein würde. Damals verstand sie sich zwar zu sieben Millionen Pfund Sterl. außerordentlicher nicht bleibender unmittelbar zu verwendender Abgaben. Denn bei diesen konnte doch ein jeder denken: ich will mich einschränken, um so wenig als möglich dazu beizutragen. Aber bei dieser Abgabe wird jedem Gelderwerber unmittelbar in den Beutel gegriffen, und er kann sich bei einem jeden Pfunde Sterling, das er gewinnt, sagen: zwei Schilling davon habe ich nicht mir, sondern dem Staate gewonnen. Zwar habe ich schon manchen sprechen gehört, und gewiß ist es schon hier oder da gedruckt zu zu lesen, aber ich scheue mich nicht, es nachzusprechen, weil es wahr ist, daß, wenn der Minister Pitt zwei Millionen Pfund Sterl. zur Bestechung des Directoriums angewandt hätte; um jenes De-

kret zu bewirken, er kein Geld vortheilhafter für Großbritannien hätte anlegen können.

§. 17.

Jedoch bestochen ist dies gewiß nicht. Warum hat es denn dasselbe gegeben? Warum hat es so lange die Gründe, durch welche man es zu überzeugen gesucht hat, daß es einen Mißgriff gethan habe, so wenig beachtet, als der Dey von Algier auf die Gründe desjenigen achten würde, der ihm sagt: laß doch die Seefahrt der christlichen Nationen völlig in Frieden, und erlaube ihnen lieber auf deine Stadt und deinen Staat frei zu handeln. Deine Staaten werden sich viel besser dabei stehen. Er wird antworten: Ich will keinen Handel. Die Seeräuberei allein soll der Handel meines Volks sein. Die Neufranken sind in fast gleichem Fall. Ihr Seehandel ist ganz dahin, nicht blos durch den für sie unglücklichen Gang des Seekrieges, sondern in Folge so manches Schritts seiner Machthaber, durch welche sie denselben niedergeschlagen haben. Ein französischer Kaufmann schrieb in jener Zeit ins Ausland: Wir haben zwar fast gar keine Handlung mehr, aber unsre Kaper holen uns alles herbei, was sonst über die See kam und wir bedürfen.

Es ist also bisher nicht beachtet worden, daß die Absicht des Dekrets in dem nordischen Meere und im Ocean ganz verfehlt worden ist. Wahrscheinlich hat man schon früh die Aussicht darauf hinaus genommen, daß in denen Meeren, die Europa umfliessen, die Beute reichlicher ausfallen müsse. In dem scheinbaren rechtlichen Verfahren über die dort aufgebrachten Schiffe der Neutralen war alles darauf angesehen, eines jeden derselben, sich bald als einer Beute zu versichern. Die in den Häfen, wo ein solches aufgebracht wurde, eingesetzten Consuln, thaten geschwind den ersten Verdammungsspruch. Natürlich hatten eben sie großen Antheil an der Ausrüstung der Kaper, und so saßen in allen französischen und spanischen Häven eben so viele auf gut algierisch handelnde Deys als Consuln da waren. Von diesem Ausspruch ward an dieses oder jenes Cassationstribunal appellirt. Auch hier war die Stimmung den Gesinnungen der Consuln gemäß, und die Beispiele äußerst selten, daß ein Schiff, ihrem Spruch entgegen, wieder freigegeben wäre. Doch dies auch nur zu besorgen, war dem Kaper und den Consuln zuviel. Sie brachten ein Dekret in Anregung, daß ohne das Urtheil der Cassationstribunäle abzuwarten, ein jedes Schiff und Gut gleich nach dem Aus-

spruch eines Consuls sollte verkauft werden dürfen. Wie dadurch die Sache eine andere Wendung genommen werde ich bald unten sagen.

§. 18.

Vielleicht findet es irgend ein Schriftsteller der Mühe werth, eine Sammlung der unglaublichen See- und Justizgräuel ins Publikum zu geben, zu welchen die Acten in den Seeplätzen der beraubten Neutralen, insonderheit in Kopenhagen sich leicht werden auffinden lassen, von woher die Zeitungen uns schon so manchen erzählt haben. Ich will einige mir bekannt gewordene beibringen, von welchen die öffentlichen Blätter nichts gesagt haben.

Ein von Mallaga nach Antwerpen, folglich von Einem für die Franzosen freundlichen Hafen zu einem andern bestimmtes Schiff, ward von einem flandrischem Kaper vor der Schelde genommen. In seiner Cajüte fand sich auf seinem Bett eine wollene Decke von englischer Manufactur, die er in Falmouth, wohin er durch Sturm war hingetrieben worden, zu seiner Erwärmung mitgenommen hatte. Dies war genug, um Schiff und Gut zu condemniren.

Auf einem von Amerika herkommenden Schiffe fand der gierige Kaper nichts, was ihm einen Vorwand hätte geben können. Sehr gewiß bestach er zwei der Schiffsleute, die nun aussagten, der Schiffer habe ein paar englische Stiefeln im Gebrauch gehabt. Dies Corpus delicti war nicht da. Aber sie sagten auch aus: er habe sie bei Annäherung des Kapers aus dem Cajüten Fenster in die See geworfen. Auf diese Aussage ward er ohne Gnade condemnirt.

Ein von der Elbe abgegangenes Schiff ward aufgebracht, welches eine Kiste mit sächsischen Mousselinen hatte, die man durchaus für englisch erklärte. Die Consuln hatten also freies Spiel, jede Manufacturwaare für englische Arbeit zu erklären. Um darüber entscheiden zu können, müßten sie, wenn es ehrlich damit gemeint wäre, so feine Waarenkenner sein, als der beste Mackler. Aber davon war gar nicht die Rede, und auch bei den öbern Gerichten kam es nicht in nähere Untersuchung.

Die übrigen von den Schiffspapieren hergenommenen Vorwände giengen ins Unendliche, und liessen sich mit übermenschlicher Klugheit nicht voraussehen. Mehr als ein dänisches Schiff ward genom-

men, und auch nach der Appellation condemnirt, weil es seine Papiere nicht auf der Rhede von Altona, sondern im Hamburger Hafen an Bord genommen hatte, da doch Altona eigentlich keine Rhede hat, und aus seinem zu kleinen Hafen nur selten ein Schiff unmittelbar abgeht, doch ist dies Urtheil späterhin wieder zurückgenommen, als die Franzosen, wie ich weiter unten erzählen werde, andere Gedanken zu fassen anfiengen, und das Locale von Hamburg und Altona sich verständlich machen ließen. Bei einem andern Schiffe ward zum Grund der Condemnirung angeführt, daß seine Papiere in gar zu vollkommener Ordnung, und es daher zu glaubhaft wäre, daß sie simulirte Papiere seien. Doch habe ich mich von dem endlichen Ausgange nicht gewiß machen können. Vielleicht ward dieser Vorwand nur von dem Kaper oder dessen Advocaten in Ermangelung besserer Gründe gebraucht.

Ein dänisches aus Indien zurückkommendes Schiff ward aufgebracht, aber seine Ladung war durch allerlei Umstände sehr beschädigt. Eben dies ward ein Grund zu einem Verdammungsurtheil. Denn, sagte man, der Kaper glaubte eine gute Prise zu machen. Da sie aber so viel weniger werth ist, so muß er doch etwas für seine Mühe haben.

Ein hamburgisches nach der Havanah bestimmtes Schiff, wohin es schon einmal eine Reise vollendet hatte, ward kurz vor seinem Einlaufen von einem Franzosen genommen, dort aufgebracht, und ist in den ersten Instanzen bereits condemnirt. Doch ward die Ladung auf Caution der Disposition der Eigner überlassen. Nun höre man die seltsamen Gründe der Condemnation. Erstlich, das Schiff habe unter seinen Papieren zwar ein Document, nach welchem es in Altona gebauet, dem Schiffbauer von Hamburger Bürger abgekauft und bezahlt worden sei. Aber es habe doch keinen eigentlichen Bielbrief, und so könne man nicht wissen, wo es gebaut sei. Zweitens, daß Schiff war schon einmal in Petersburg gewesen, war dort in Rücksicht des Hafengeldes und andern Abgaben gemessen worden, und führte diesen Meßbrief noch unter seinen Papieren, welchen der Schiffer freilich wohlgethan hätte, nicht in Meere mit zu nehmen, wo er ihm gar nicht nutzen, wohl aber sehr schaden konnte. Denn nun ward dieser petersburgische Messbrief von den Franzosen als ein Beweis angenommen, daß es ein rußisches Schiff sei. Drittens, in einem dieser Papiere hieß es: daß Schiff sei auf Craveel gebaut, das ist von Eichenholz im Kiel, Balken und

Rippen, aber von außen mit föhrnen Bohlen bekleidet. Craveel sagten die Franzosen, kennen wir nicht in der Landkarte. Es muß aber doch wohl Reval sein, welches ein Vorhafen von Riga ist, es ist also in Reval gebaut, und ursprünglich ein russisches Schiff. Noch ist die Sache nicht entschieden, aber noch immer wahrscheinlich, daß die Franzosen sich die Beute nicht werden wollen entgehen lassen, und wol nicht geneigt sein werden, aus der Geographie sich des Bessern belehren zu lassen. Aber sollten solche unwissende Schlingel in Seegerichten sitzen und sprechen dürfen? Ein französischer Machthaber ward gefragt: quelle est donc la notion de Contrebande, que vous mettes en avant dans vos jugemens? Er antwortete trocken: tout ce qui vaut la peine d'être pris.

In den ersten Monaten war es daher leicht 300 Schiffe in seine Gewalt zu bekommen. Wenn ich indeß den Werth eines jeden Schiffs mit seiner Ladung auf 30000 Thaler anschlage, welches gewiß für eine Durchschnittsrechnung schon zu viel ist, so betrugen dies 9 Millionen Thaler. Freilich ein zu großer Verlust, um von denen, die ihn unverschuldet leiden, so leicht verschmerzt werden zu kön-

nen. Aber sehr klein in Vergleich des großen Gewinns, welcher durch jenes Dekret den Briten so zu reden zugesagt ist.

§. 19.

Doch entstanden bald mehrere Ursachen, durch welche das Unheil gemindert ward. Eine davon ist daß die Briten Meister in der mittländischen See geworden sind. Schweden und Dännemark, doch letzteres insonderheit, sind in ihren Veranstaltungen zur Sicherung der Seefahrt ihrer Unterthanen weiter gelangt. Doch hat Schweden den Verdruß gehabt, daß eins seiner Kriegsschiffe mit einer Anzahl von ihm convoyirter Kauffahrtheischiffe von den Engländern im Kanal angehalten, aufgebracht, und die Ladungen 600,000 Pfund Sterl. werth, den Nachrichten vom 14ten Junii d. J. zu Folge condemnirt worden sind. Auch haben schon im vorigen Jahre die nordischen und amerikanischen Schiffer besser gelernt ihre Reisen nordwärts um Schottland zu machen, und sich auf dem Ocean, wo die Kaperei niemals lohnt, bis nahe an den Ort ihrer Bestimmung zu halten. Mir ist kein Beispiel bekannt geworden, daß nur Eins von diesen zu und von der Elbe und Weser gehenden neutralen Schiffen den

Franzosen in die Hände gefallen sei. Die französischen Kaper bedienten sich lange der norwegischen und schwedischen Häfen, wohin sie manches britische in der Nordsee erobertes Schiff aufbrachten. Aber auch dieses ist ihnen nunmehro durch eine für alle Kaper geltende Erklärung beider Höfe benommen worden. Indessen fanden auch die Franzosen so vielen Geschmack an der Kaperei, erfreuten sich des Anfangs scheinbar großen Gewinns so sehr, und gewiß waren viele Stimmführende in beiden Räthen in der Kaperei interessirt, daß weder die Vorstellung der neutralen Mächte, und selbst der Bataver, auch sogar ein Versuch Talleyrands, den er als Minister that, um nur die Judicatur über die Prisen in einen bessern Gang zu setzen, ohne Erfolg geblieben sind.

§. 20

Endlich gab das Directorium selbst durch eine Bothschaft vom 22. Nivose J. 7. (11. Jan. 1799.) d. i. ein Jahr weniger sieben Tage nach jenem scheußlichen Dekret, an die beiden Räthe seine Ueberzeugung von den schädlichen Folgen desselben zu erkennen, wiewol es hauptsächlich nur darauf antrug, daß ihm selbst die Judicatur über diese Prisen überlassen

werden möchte. Es gestand darin alle die Folgen ein, welche ich Rewbeln vorhergesagt hatte, aber auch, was ich nicht voraus sagen konnte, den Verlust von 20000 Seeleuten mehr, welche auf den Kapern waren genommen worden, so daß ihre Seemacht dadurch ganz gelähmt wäre. Hier zeigt eine für England sehr vortheilhafte Parallele, das nur wenig eigentliche Kaper hat, und die Neutralen fast allein durch seine größeren oder kleineren Kriegsfahrzeuge zu kränken fortfährt. Von diesen wird fast keines mehr von seinen Feinden genommen. Es behält also alle seine Seeleute zum Behuf seiner Marine, da Frankreich sie fortdauernd mit seinen Kapern insonderheit seit jenem Decret verloren hat. Kann auch ein stärkerer Beweis von der Schädlichkeit der Kaperei für ein Volk gegeben werden, das doch auch als Seemacht etwas bedeuten will? wenn, setzten sie hinzu, die Kaperei etwa fünf Seeplätze bereichere, so liege der Handel sonst überall so, daß die Produkten Frankreichs gar keinen Abgang hätten, weil die Neutralen gar nicht zu kommen wagten, um sie abzuholen. So sah das Directorium die Folgen der übertriebenen Kaperei ein, hütete sich aber sehr, das Dekret vom 29. Nivose als die Hauptursache anzugeben. Aber weit belehrender über das alles ist das

lange Votum Denzels im Rath der 500 und das kürzere eines andern Arnould. Aus beiden will ich die durch Zahlen bestätigte Beweise ausziehen. Denn es verlohnt sich sehr der Mühe, den Thatbeweis zu geben, daß die Raubbegierde der Franzosen auf der See ihnen zum größten Schaden ausgefallen ist, so zuträglich sie ihnen auf dem Lande bis dahin auch gewesen sein mag.

Arnould vergleicht den Gewinn der Kaperei in dem Kriege nach 1688 mit dem der folgenden Kriege. Damals nahmen die Franzosen in etwa 8 Jahren den Briten 4200 Schiffe, ohne solche übertriebene Maaßregel zu nehmen, ungeachtet die ganze englische Kauffahrthei damals nur 300,000 Tonnen betrug, und doch hatte die englische Seemacht schon im Jahre 1692 durch den Sieg bei la Hogue die Uebermacht zur See fast eben so sehr als in dem jetzigen Kriege gewonnen. Aber Frankreich hatte damals einen Jean de Barth, Dugé - Trouin und andere Chefs d'Escadre, welche trotz den übermächtigen britischen Flotten ihre Seezüge mit dem größten Glück vollführten. Dergleichen einen hatte es in diesem Kriege nur an Richery gekannt, der aber auf die Seite geschoben zu sein scheint. Jetzt,

da die englische Kauffahrthei 1,500,000 Tonnen beträgt, haben sie seit 1793 nur 2000 Schiffe genommen. Im 5ten Jahr der Republik (1797) machten sie noch 662 Prisen, im 6ten Jahre aber nach jenem grausamen Dekret nur 452. Man erlaube mir anzumerken, daß, wenn ich an den Director Rewbel als erstes Motiv wider das Decret schrieb, die französischen Kaper würden von nun an weniger Prisen machen, ich diesem Grunde weniger als den übrigen zutraute. Dennoch aber hat sich dieses bestätigt. Auch können die Neutralen sich es zu einigem Trost dienen lassen, daß ihr ganzer Verlust an Schiffszahl in dem letzten Jahre doch nicht so überwiegend groß gewesen ist, als man annahm, so lange man ihre Zahl nicht in einer Summe erfuhr. Der größere Schade ist der dadurch gestörte Gebrauch ihrer Kauffahrthei. Im nordamerikanischen Kriege beschäfftigte das Cabotage 850,000 Tonnen zwischen den Häfen Frankreichs, wovon 120,000 Tonnen Neutralen waren. In diesem waren im 5ten Jahr die unirte Departemente mit begriffen in den französischen Häfen 8,95000 Tonnen beschäfftigt, wovon 120,000 Neutralen waren. Hieraus allein läßt sich erklären, warum in jenem Kriege die Handlungsbalance so gut stand, wogegen die britische freilich aus andern

Ursachen noch sehr schlecht stand. Im 6ten Jahre waren es nur 746000 Tonnen, wovon 38000 Tonnen Neutralen. So sehr hatte deren Schiffahrt auf Frankreich abgenommen. Denzel verbreitet sich nun umständlicher über die gänzliche Niederschlagung des französischen Handels in Folge dieses Dekrets, aber auch des Belgischen und Batavischen. Denn aus ihm lerne ich bestimmt, was ich aus einigen Vorfällen nur muthmaßte. Den Kapern war alles Prise. Selbst unter französischer Flagge der Vorwand, ein jedes Schiff anzuhalten, galt ihnen für alle gleich, nemlich zu untersuchen, ob sie irgend ein englisches Natur- oder Kunstprodukt nicht etwan als Ladung, sondern blos zufällig enthielten. Wahrscheinlich sind also unter den oben aufgezählten 452 Schiffen manche französische und nicht blos neutrale, sondern auch alliirte gewesen. Die Antwerper glaubten den Franzosen für die Eröfnung der Schelde viel zu danken zu haben. Aber die Kaper machten eine neue Sperrung derselben. Sie schwärmten vor der Schelde, nahmen fast jedes nach Antwerpen bestimmte Schiff, selbst der Holländer und übrigen Belgier, und schleppten es nach Ostende.

Ein Schiff gieng von Bordeaux mit einer Ladung Wein ab. Es warf Anker bei der Isle de

Rhé. Hier halte es ein französischer Kaper weg. Der Schiffer, dessen Papiere ihre vollkommene Richtigkeit hatten, ward von Tribunal zu Tribunal geschleppt, und der Prozeß ward, wie Denzel sagt, von ihm aufgegeben. So waren denn die sichersten Prisen für die Kaper diejenigen neutralen Schiffe, welche auf und von französischen Häfen segelten, und die sie folglich nicht weit von den Küsten aufsuchen durften. Wie war es denn noch möglich, daß die Neutralen französische Producte zu holen wagen durften. Auch war die Assecuranz für Kriegsgefahr für ein auf Frankreich gehendes Schiff so hoch als für jedes andere. Das empfanden wir hier in dem hohen Preise der Weine und andern französischen Güter, da sie zu gleicher Zeit in Frankreich äußerst wolfeil waren.

§. 21.

Die wirklich gute Absicht des Directoriums das Decret wieder aufzuheben, ward bald von dem in den dafür interessirten und der die Kaperei begünstigenden Mitgliedern beider Räthe bemerkt. Insonderheit lärmte Boulay Paty in dem Rath der 500 zu dessen Vertheidigung. Die Franzosen haben sich oft durch einzelne Ausdrücke leiten und re-

gieren lassen. Er erfand die Benennung Neutromanen für die Widersager des Decrets. Auch schmählte er sehr lebhaft auf den alten Mann in Deutschland, der die Franzosen, die es doch wohl selbst besser verstehen müßten, belehren wollte, was zu ihrem Vortheil diene. Herr Gentz deutet dieses Schmählen auf mich — und es mag auch wohl wahr sein, weil jener Mann wahrscheinlich von dem Inhalt meiner Briefe an Rewbel etwas erfahren haben mag, die schon für die Michaelismesse in meinem kaufmännischen Briefsteller abgedruckt, und von dessen Anhang den Handlungspolitischen Briefen Abdrücke nach Frankreich befördert waren.

Das Directorium sah indessen wohl ein, daß es durch das gesetzgebende Corps nicht zur Aufhebung jenes Dekrets gelangen, ja daß es ihm nicht einmal gelingen würde, die Judicatur über die Prisen an sich zu ziehen. Es wählte also den sichern Weg, um die Wirkung desselben durch die ihm zustehende ausübende Gewalt zu vereiteln. Es beschloß, daß keine Marquebriefe mehr ausgefertigt, und allen Kapern so wie sie in die Häfen einkehrten, die schon ertheilten wieder abgenommen werden sollten. Die für die Marine vortheilhafte Wirkung zeigte sich sogleich.

Die in Brest ausgerüstete Flotte von 25 Linienschiffen, und so vielen kleinern Kriegsfahrzeugen erlangte, nun sogleich ihre volle Bemannung, die bekanntlich viel zahlreicher als die der britischen Kriegsschiffe ist, und konnte ganz unerwartet für die Briten in See gehen. In den neutralen Seestaaten besorgte man eine Weile, jener Schritt des Directoriums sei nur darauf abgezweckt ihre Seefahrer wiederum sicher zu machen, daß sie sich aufs neue hervorwagten. Dann würde man bald durch ein anderes Dekret der Kaperei wieder freien Lauf lassen, und ihr die Beute verschaffen, die ihr seit vielen Monaten fast ganz gefehlt hatte. Das aber ist nicht geschehen, und ich meines Theils bin nicht geneigt, anzunehmen, daß es geschehen sein würde, wenn auch das veränderte Kriegsglück die so hoch gestiegene Arroganz der französischen Machthaber nicht gedämpft hätte, welche sie seit den für Frankreich sowohl als für Europa gleich unglücklichen 4ten September 1797 in einem anhaltenden Bestreben, Freunden und Feinden gleich wehe zu thun, geäußert hatten, und wenn nicht auch in Paris selbst seit den letzten Wahlen eine so große Revolution vorgegangen wäre.

Die Neutralen befahren also die Meere, und insonderheit die französischen Häfen mit erneuertem

Zutrauen. Die Nordamerikaner segeln England vorbei wieder der Weser und dem Sunde zu. Indessen besteht das Decret noch immer, und wenn ja ein neutrales Schiff mit britischen Gütern einem französischen Kaper aufstößt, so wird's genommen. Mir fehlt jetzt bei der Eile des Drucks die Zeit, um mich zu unterrichten, ob und durch wie viele Urtheile durch das Cassationstribunal Schiffe, die schon eingefangen, und condemnirt waren, wieder freigegeben sind. Doch kann ich einen Vorfall nicht unerzählt lassen, weil er einen Beweis von schnell geübter Billigkeit gleich nach jenen neuen Entschließungiebt. Ein französischer Kaper näherte sich im April d. J. unter englischer Flagge einem von der Weser aus nach St. Thomas unter neutraler Flagge segelnden reichbeladenem Schiffe, und that demselben einige gleichgültige Fragen in englischer Sprache, in welcher ihm der Capitain jenes Schiffes antwortete. Weil er ihn nun ganz für einen Engländer hielt, so bat er auch ihm anzuweisen, wie er von der französischen Küste aufs baldigste sich entfernen könnte. Nun entdeckte sich der Kaper als einen Franzosen, nahm ihn als eine gute Prise im Besitz und führte ihn nach Calais. Jene Frage sollte nun zu einem Beweise dienen, daß das Schiff, weil dessen

Führer die französische Küste so sehr scheuete, wo nicht ein britisches sei, doch britische Güter an Bord habe. Da nun derselbe zur Municipalität von Calais mit seinen Papieren gieng, ward deren Richtigkeit bald anerkannt, und das Schiff in wenigen Stunden frei gegeben. Vier Wochen früher wäre es ihm gewiß ganz anders ergangen.

§. 22.

Auf diese Art und sobald hatte sich dieser noch immer in seiner Art neuer Seegräuel geendigt, und einen dauerhaft bleibenden Beweis gegeben, daß die aufs höchste getriebene Kaperei dem Staat selbst, der sich dazu entschließt, mehr Schaden als Vortheil bringe. Aber das Ende derselben hat auch in der Handlung fast eine gleiche Revolution entstehen gemacht, als welche am Ende eines jeden Seekrieges auf einen schnell geschlossenen Frieden erfolgt. Diese ist vielleicht in dem Belauf des daraus für den Kaufmann entstandenen Verlustes deswegen größer, weil sie minder vorausgesehen ist. In der Hinaussicht auf jeden Frieden und den daraus zu erwartenden Fall der Preise schränkt jeder verständige Kaufmann seine Speculationen ein, und sucht vorher mit geringem Gewinn oder mit möglichst geringem Verlust zu ver-

kaufen. Nicht so klar mag mancher Kaufmann vorausgesetzt haben, daß die Preise der bisher über England gegangenen Waaren würden fallen müssen, sobald die Aufhebung oder Minderung der französischen Kaperei denselben verstatten dürfe, zu den Marktplätzen im Norden in dem gewohnten kürzern Wege zu gelangen. Das ist nun auch erfolgt, aber zu geschwind für manchen Kaufmann, der seine Lager voll von Waaren hatte, auf deren Preis er die hohe Assecuranz, die in England berechnete zwiefache Provision und alles übrige berechnen mußte, was ich oben als einen den Briten von den Franzosen zugejagten Gewinn angegeben habe. Dazu kömmt, daß der Gang des Krieges und der Welthändel auf dem festen Lande, und daß insonderheit die Erwartung sinkender Preise den ausländischen Kaufmann veranlaßt, jetzt so wenig als möglich zu committiren, den Abzug der Waaren ost- und südwärts hemmet. Ich darf nicht vergessen, daß der letzte so lange Winter schon manchen auf dem festen Lande, und insonderheit in den Hansestädten in Verlegenheit gesetzt hat. Für seine schon im Januar in England gekauften Waaren sind die Tratten schon im März fällig gewesen. Sie kamen aber erst im Mai in seine Hände, und waren auch dann noch nicht gleich verkäuflich. Dies

ward eine Haupturſache des auf 11 und 12 pCt. bis in die Mitte des Jahres ſich erhaltenden Disconts in Hamburg. Doch darf ich nicht mehr darüber ſagen, weil es die Folge eines nicht von dem Seekriege und der ihn begleitenden Seegräuel, ſondern von einem Naturübel iſt.

Zehntes Kapitel.

Gilt neben den Tractaten noch ein allgemeines Seerecht, und wie hängt daſſelbe dem Naturrecht an?

§. 1.

Giebt es ein Völkerſeerecht außer den zwiſchen verſchiedenen ſeefahrenden Völkern geſchloſſenen Tractaten; und, wenn es ein ſolches giebt, in wie weit iſt ein Volk berechtigt, in Ermangelung ſolcher Tractaten ſich auf das Völkerſeerecht zu berufen?

Da mein Buch nicht eigentlich theoretisch sein soll, so würde es doch ein solches werden müssen, wenn ich die hier angegebene Materie ganz erschöpfen wollte. Aber man setze die Sache in den Fall, daß gar keine hieher gehörende Tractaten zwischen den policirten Völkern existirten, dann aber doch keines derselben in einem dasselbe betreffenden Kriege sich für befugt zu einer allgemeinen Seeräuberei hielte; dann würde dasselbe die Gründe seines Verfahrens gegen andre Völker, welche sein besonderer Krieg nichts angeht, in dem Naturrechte suchen müssen, welches bekanntlich in der Anwendung auf ganze bürgerliche Gesellschaften zum Völkerrecht wird. Da würden dann alle die Grundsätze hervorkommen, welche die theoretischen Schriftsteller über das Seevölkerrecht in einer sehr genauen Uebereinstimmung lehren. Ich gestehe gerne, daß das Recht der neutralen Flagge noch nicht aus diesen Grundsätzen unmittelbar entspringen würde, so lange ein Volk dem Grundsatze des Rechtes des Krieges nicht entsaget: Wo ich meines Feindes Gut finde, da nehme ich es. Aber eine jede gerechte Nation wird es sich gefallen lassen, wenn sie den jetzigen Gang der Seehandlung in Betracht zieht, und darauf hinaus sieht, wie sehr, wenn bei veränderten Umständen seine Flagge als neutral

auf der See erscheint, dieselbe von jeder kriegführenden Nation leiden werde, die dieses Recht nicht gelten läßt. Dann rathen ihr Klugheit und Moralität dem Grundsatz zu folgen: Was du nicht willst, das dir geschieht, das thu auch einem andern nicht.

Da nun keine Seefahrende Nation ist, welche diesen Fall als sie nie betreffend ansehen könnte, so erhebt die Politik das Recht der neutralen Flagge zu dem Range eines Grundsatzes des See-Völkerrechts, wenn das Naturrecht und die Moral dazu noch nicht zureichen.

Der oder die, welche das Consolato del Mare entwarfen, hafteten noch ganz an dem erwähnten Grundsatze des Kriegsrechtes, das feindliche Gut zu nehmen, wo es sich findet. Der damalige Gang des Seehandels gab ihnen noch nicht so dringende Gründe an, denselben ganz aufzugeben, als welche in neuern Zeiten entstanden sind. Aber nun leitete sie auch das Recht der Natur, oder die Moral, oder die Politik auf das möglichst billige Verfahren in solchen Vorfällen.

§. 2.

Wenn Nationen Traktaten über eben diese Gegenstände schliessen, so setzen diese sich aus dem Zu-

stande des reinen Völkerrechts heraus. Unter ihnen wird alles convenzionel. Bei ihnen steht es, ob sie in diesen ihren Convenzionen Vortheile und Rechte aufopfern wollen, welche ihnen nach dem Völkerrechte zustehen. Bei ihnen steht es auch, ob sie sich gröſsere Vortheile einander einräumen wollen, als welche sie nach dem Völkerrechte von einander verlangen können. Von der Art waren diejenigen Traktaten, welche Portugall mit den Briten und den V. Niederländern schloß, und ihnen darin erlaubte, Waffen und Munition seinen Feinden zuzuführen. Wenn noch jetzt eine Nation der andern erlauben wollte, in Kriegszeiten einem jeden von ihr belagerten Platze ungescheut Lebensmittel und Munition zuzuführen, und sich als durch seine Flagge dabei geschützt anzusehen, so wäre zwar dies dem Völkerrecht durchaus zuwider. Aber wer wird beiden Nationen einreden wollen, wenn sie nun einmal ein solches belieben. Es würde ungereimt sein, ihnen das Recht dazu streitig machen zu wollen.

§. 3.

Aber, wenn eine Nation mit einer andern gar keine Traktaten hat, wie dies ja zwischen so vielen der Fall ist, oder wenn es, wie Groſsbritannien, mit

dieſer oder jener Nation keine Traktaten eingehen will, ſo würde es noch ungereimt ſein, zu behaupten, daß beide Theile dadurch auch aus dem Stande der Natur herausgeſetzt würden, aus welchem die Rechte Eines Volkes gegen das andere, ſo wie Eines Menſchen gegen den andern, herflieſſen. Es würde ungereimt ſein zu behaupten, daß ihr nun keines von allen denen Vorrechten mehr zuſtehe, die ihr das Völkerrecht billig ſichern ſollte, weil kein geſchriebener Buchſtabe es ihr verſpricht.

Wo alſo kein Traktat exiſtirt, da hat jedes Volk das Recht, von jedem andern Volke das zu erwarten, was klar und deutlich in dem Völkerrechte liegt, und darf es nicht als eine Begünſtigung anſehen, wenn es in dieſen Rechten nicht geſtört wird.

Viel weniger darf das Volk, welchem in wirklichen Traktaten dieſe Rechte wörtlich eingeſtanden worden, dieſelben als eine ihm ertheilte Begünſtigung anſehen, oder dem anderen Volk erlauben, ſie für eine ſolche zu erklären.

Das Naturrecht, mithin auch das in demſelben gegründete Völkerrecht und Recht des Krieges, befugt niemanden, wenn er mit einem andern in Feindſchaft oder in offenen Krieg gerathen iſt, einen

dritten zu zwingen, daß er an dieser Feindschaft Antheil nehme. Eben so wenig ist er befugt zu verlangen, daß, wenn dieser allen Geschäften mit seinem Feinde entsagt hat, die seinen kriegerischen Absichten im Wege stehen, er in dem Gange seiner übrigen Geschäfte mit demselben etwas ändere, und sich in ein anderes Verhältniß mit dem angefeindeten Theile setze, als welches vor dem ihn nicht angehenden Kriege bestand.

§. 4.

Hierin liegt ein starker vielleicht nicht bisher hinlänglich benutzter Grund für das Recht der neutralen Flagge. Wenn das nicht am Kriege theilnehmende Volk sich der Contrebande enthält, so darf sein Handel mit allen andern Gegenständen ihm nicht untersagt werden. Das hat nur Einmal König Wilhelm III. gewaltthätigen Andenkens gethan. Aber dieser Handel geht im Frieden in den mit einander wechselnden Wegen der Einkaufs- und Verkaufs-Commissionen und der Verführung auf Schiffen verschiedener Nationen fort. Hört dann gleich die Flagge der bekriegten Nation auf frei zu sein, so ist in dem übrig bleibenden Wege den unschädlichen Handel fortzuführen, und in allen sich auf denselben

beziehenden Verhältnissen der Kaufleute von beiden Nationen nichts der Kriegenden Nachtheiliges. Ja ich habe sogar bewiesen, daß die Umänderung dieser Verhältnisse dem bekriegten Volke Gewinn bringe. Es ist also auch unpolitisch und nicht bloß dem Völkerrechte zuwider, wenn Ein Volk das andre nöthigen will, den Handel, welchen es nicht ihm stören zu wollen vorgiebt, seines Krieges wegen in einem veränderten Wege zu treiben. Laßt uns dieses auf das Betragen deuten, auf welchem Gr. Britannien noch immer so hartnäckig behart. Zwar hat es seit Wilhelms III. Zeiten sich nie wieder das Ansehen gegeben, als ob es den unschädlichen Handel der Neutralen mit seinen Feinden ganz stören wolle. Es hat indeß denselben durch die Ausdehnung des Begriffs der Kriegscontrebande und erst neuerlich durch sein Ausbungerungssystem sehr beklemmt. Dennoch giebt es vor, den, mit Ausschliessung dieser Gegenstände, übrig bleibenden Handel ganz frei lassen zu wollen. In so fern läßt es also das Völkerrecht gelten. Aber nun drängt es sich an die Neutrale Seemächte mit der Zumuthung, denselben bloß in dem seinem Eigensinn gefallenden Wege zu betreiben, und aus den zweierlei Verhältnissen, unter welchen Kaufleute zweier Nationen bald als Käu-

fer bald als Verkäufer mit einander handlen, sich nur an eines zu halten, und immer als Käufer oder Verkäufer einseitig und activ mit dem feindlichen Volke zu handlen. Wer wird noch zu behaupten wagen, daß das Völkerrecht zu einem solchen Zwange berechtige?

§. 5.

Nun aber steht der Grundsatz des Rechtes des Krieges da: wo ich meines Feindes Gut finde, da nehme ich es. Man kann von keinem Volke geradehin annehmen, daß es diesem Grundsatze entsagt habe, so lange es sich nicht darüber erklärt hat, daß es zu Gunsten des Rechts der neutralen Flagge demselben entsage. Will ein Volk jenes Recht gegen ein kriegendes Volk geltend machen, das diesem Grundsatze noch nicht entsagt hat, so muß es entweder Gewalt brauchen oder drohen, oder es muß durch gütliche Unterhandlung es dahin bringen, daß das kriegende Volk diesem Grundsatz entsage. Jenes würde Kriege aus Kriegen entstehen machen. Doch bewirkte schon die angedrohete Kriegsgewalt in der bewaffneten Neutralität eine weit gehende und diesem Staate nicht gewöhnliche Nachgiebigkeit auf Seiten Gr. Britanniens. Will ein Volk dies durch Traktaten bewirken, so giebt der Krieg nicht eine dazu bequeme Zeit.

Es ſind alſo ſchon im Frieden behandelte Traktaten der mildere Weg es zu bewirken. Auſſer dieſem Punkt und der Beſtimmung der Kriegs-Contrabande iſt kein dritter, das Völkerrecht angehender, unter den Gegenſtänden der oft überflüßig weitläuftigen Commerz-Traktaten denkbar. Alles übrige iſt bloß convenzionell, oder durfte nicht geſagt werden, nachdem beide Nationen einander erklärt haben, daß ſie ſelbſt mit einander Handlung treiben, und die Handlung mit irgend einem dritten Volke nicht ſtören wollen.

§. 6.

Will aber ein Volk jenem Grundſatz des Kriegsrechts nicht aus Gründen der Billigkeit, oder der Politik, oder der allgemeinen Convenienz für den Seehandel entſagen, und glaubt es, nicht in Folge jenes Rechts der Neutralen dazu gezwungen werden zu dürfen, ſo muß ihm der Gegenſatz heilig ſein: Was nicht meines Feindes Gut (oder nicht Kriegs-Contrebande) iſt, darf ich nicht nehmen. An dieſen Satz knüpft ſich ein zweiter: Durch die Behauptung jenes Grundſatzes des Kriegsrechtes muß dem Neutralen kein Nachtheil entſtehen. So ſchwer beides zu vereinigen iſt, ſo geſchah dies doch nach dem Conſolato del Mare zu einer Zeit, da die Miſchung der

Güter in Einem Schiffe noch nicht so groß war, und das Cabotage nicht so lebhaft ging, als jetzo. In unsern Zeiten ist es so gut, wie unmöglich, eines mit dem andern zu vereinigen. Das Volk, welches das Recht der neutralen Flagge nicht anerkennen will, muß große Ungerechtigkeiten gegen die Neutralen in Störung ihrer unschädlichen Handlung begehen. Aber eben daraus entsteht ein unwiderleglicher Grund für jedes Volk, das sich mächtig genug dazu fühlt, das Recht seiner neutralen Flagge, und für mehrere Völker, es in Vereinigung mit Gewalt zu behaupten. Es entsteht ein Zwangsrecht wider das Eine Volk, welches in dieser Collision der Rechte demjenigen Rechte nicht entsagen will, in dessen Ausübung große Ungerechtigkeiten gegen andre Völker unvermeidlich sind, und welches nicht gehandhabet werden kann, ohne daß diesen daraus mehr Schaden von seinem besondern Kriege, als ihm selbst Vortheil erwüchse. Wenn ein Volk, oder wenn mehrere, wie dies in der bewaffneten Neutralität geschah, ohne vorgängige besondre Traktaten allgemein erklären, daß sie dem Rechte des Krieges in diesem Punkt entsagen und kein feindliches Gut nehmen wollen, wann sie dasselbe auf neutralen Schiffen finden, so werden sie freilich bei einer solchen Erklärung ihr

Recht in Ansehung der Kriegscontrebande nicht aufgeben, es mag dieselbe vom Feinde oder Freunde auf neutralen Schiffen verführt werden. Sie würden aber deutlich bestimmen müssen, was sie unter derselben verstehen, um den Handel der Neutralen in schuldlosen Fällen nicht zu beeinträchtigen.

§. 7.

Eine solche Erklärung ist demnach eine Erklärung von der Billigkeit und Gerechtigkeit, die ein Volk gegen alle übrige üben will, mit Aufgebung eines Rechts, welches nicht ohne Zulassung großer Ungerechtigkeiten geübt werden kann. Ich habe bereits gesagt, daß daraus ein Zwangsrecht gegen andre Völker entstehe. Denn nach dem Naturrecht ist jedermann befugt, die Billigkeit von andern zu erwarten, welche er selbst übt. Wer dieses läugnet, muß dagegen zugeben, daß durch Versagung einer gleichen Billigkeit der Billigere in Einen von zwei Fällen gesetzt werde. Beharrt er bei seiner Billigkeit, so wird er der leidende Theil unter der fortwährenden Unbilligkeit des andern. Oder, um nicht darunter zu leiden, muß er seine Billigkeit aufgeben. Soll also der Billige nicht unter einer schädlichen Abhängigkeit von dem Unbilligen und Ungerechten leiden,

so erlaubt ihm auch das Naturrecht den Zwang, das Völkerrecht dem Volke den Krieg, um den andern Theil zu einem gleich billigen Verfahren zu nöthigen.

§. 8.

Aber wozu hilft Zwangsrecht ohne Zwangsgewalt? Wozu dient es den minder mächtigen Staaten, wenn sie wissen, was sie nicht leiden dürfen, der mächtigere Staat aber im Vertrauen auf seine Uebermacht, weiß, und nach Willkühr bestimmt, was sie leiden müssen? Zwar reden die Schriftsteller nicht leicht vom Natur- und Völkerrecht, ohne auch des Zwangrechts zu erwähnen. Sie reden vom Recht des Kriegs und des Friedens, ohne Rücksicht von der Macht, denselben zu unternehmen. Was in sich unrechtmäßig ist, wird nicht rechtmäßiger durch die Unfähigkeit des leidenden Theils zu widerstehen. Vielmehr wird in jedem Volke, wo einige Moralität herrscht, das dem Schwächern angethane Unrecht für strafwürdiger angesehen, als das, was ein Mensch gegen einen andern von gleicher Stärke wagt. Wenn Staaten im Bewußtsein ihrer Uebermacht anders handeln, so wird dadurch kein Lehrsatz des Natur- Völker- und Kriegsrechts um das geringste geschwächt, der ihr Verfahren für ungerecht erklärt. Die Be-

fugniß des Leidenden, Hülfe zu suchen, wo er nur immer solche finden kann, wird im geringsten nicht durch sie gekränkt, und eben so wenig die Befugniß eines jeden Volkes, durch seinen mächtigern Beistand dem Mindermächtigen die ihm fehlende Zwangsmacht zu ersetzen, und seinem Zwangsrechte zu Hülfe zu kommen.

§. 9.

Seit 200 Jahren werden die Seefahrenden Völker von einem Volke geplagt, (der Ausdruck ist gewiß nicht zu hart) welches dem so oft erwähnten Kriegsgesetze, wie ich es künftig der Kürze wegen nennen will, nicht entsagen will. Zwar haben andere Nationen, z. B. Frankreich, in einzelnen Fällen und Verfügungen demselben angehangen, aber es nicht zur allgemeinen Regel ihres Verfahrens gemacht, vielmehr demselben, in bei weitem den meisten Traktaten, laut entsagt. Auch Gr. Britannien hat dies in manchem Traktat öffentlich gethan, macht dagegen dasselbe zu einer allgemeinen Regel seines Verfahrens nicht nur gegen jedes Volk, mit welchem es keine Traktaten hat, sondern kehrt auch zu derselben in seinem Betragen gegen alle Völker, nur Eines, die Portugiesen, ausgenommen, zurück, in den Traktaten, mit welchem es derselben entsagt. Es hat nie

dieſen ſeinen Willen durch eine deutliche von der Macht habenden Gewalt herrührende Erklärung oder Geſetz, wie doch dies in der Franzöſiſchen Ordonnanz geſchah, kund gemacht. Es hat nie ſeine Unterthanen durch beſtimmte Geſetze angewieſen, ihrer Seits das zu unterlaſſen, was es andern Völkern nicht erlauben will. Es hat keine feſte Gerichtsordnung, ſeiner inländiſchen gemäß, keine beſtimmte Geſetze verfügt, aus welchen andre Völker abnehmen könnten, was ihren Unterthanen als Recht geſprochen werden werde, wenn ſie vor dieſe ſeine Gerichte geſtellt werden. Wenn es ja einmal Gründe ſeines Verfahrens angiebt, ſo beruft es ſich auf das Conſolato del Mare, erhebt daſſelbe zu dem Range eines allgemeinen Seegeſetzes, ungeachtet es in denen Zeiten, da es am allgemeinſten galt, es nicht angenommen hat; und ungeachtet die eidliche Verpflichtung von funfzehn verſchiedenen Staaten beweiſet, daß es ein convenzionelles Geſetz ſeinem Urſprung nach geweſen ſei, welches durch die ſeit Jahrhunderten verſäumte Erneuerung und Wiederholung der eidlichen Verpflichtung ſeine Kraft verloren hat. In allen ſeinen öffentlichen Akten iſt keine Spur, daß und wann es dieſes Geſetz als ihm geltend angenommen habe. Nun aber nimmt es aus demſelben nur

das einfache Kriegsgesetz an, und hat sich nie deutlich erklärt, das nicht davon zu trennende Gesetz: Was nicht meines Feindes Gut ist, das nehme ich nicht, wo ich es auch finde, zum Gesetz für sich zu machen. Vielmehr unterwirft es das Eigenthum seiner Nichtfeinde, wo es dasselbe in Gesellschaft mit nur wenigem feindlichen Gute, selbst in neutralen Schiffen, antrifft, einem solchen Schaden und Verluste, welcher in manchen Fällen höher anläuft, als wenn es dasselbe gerade zu raubt.

Wenn dies Volk in einzelnen Traktaten jenem Kriegsgesetz entsagt hat, so nennt es dieses ein Privilegium. Ich wiederhole nicht, was ich darüber schon gesagt habe, und rede keinem Volke ein, das auch unter dieser dem Völkerrecht nicht zustimmenden Benennung sich die Einräumung eines ihm nach dem Völkerrecht zukommenden Rechtes gefallen läßt. Aber schlimm ist es, daß es dies Privilegium keinem Seefahrenden Volke, ausser den Portugiesen, unverbrüchlich gehalten hat.

Doch mehr als dieses! Es giebt ein solches Privilegium an unabhängige Nationen, bricht es wieder, erneuert es, und bricht es dann nicht nur aufs neue, sondern versucht es auch, eben solchen unabhän-

gigen Nationen die Neutralität selbst zu verbieten, und sie zur Theilnehmung an seinem Kriege zu nöthigen. Das ist der Gang seines Verfahrens gegen die Krone Dänemark seit 1670 gewesen. Ich wiederhole nicht, was ich darüber bereits und an mehreren Stellen meines Buchs gesagt habe, vielweniger, was die Zeitungen und Journale uns von dem Benehmen Gr. Britanniens gegen Dänemark, ungeachtet des so neuen Traktats von 1780, während dieses Krieges erzählt haben.

Was die V. Niederlande in denen verschiedenen Kriegen gelitten haben, die nur Gr. Britanniens Kriege waren, und in welchen von einem gemeinsamen Interesse Europäischer Staaten gegen einen Feind, der alle Ordnung umkehren wollte, gar nicht die Rede war, das sagt mein Buch hinlänglich und noch vollständiger der Traité sur la liberté du Commerce et de la Navigation, §. 142 ff.

Von dem, was die Hansestädte, und insonderheit Hamburg leiden, sage ich nichts. Theils spreche ich ungerne von dem, wobei Leser und Recensenten aufs neue aufschreien möchten: Seht da den patriotischen Eifer! Seht da den Hamburgischen Schriftsteller! Theils gehört es nicht hieher, weil ich nur Beweise

der Unsicherheit aller Traktaten mit diesem Volke in Absicht auf das Völkerseerecht hier geben will, Hamburg aber noch nicht zu der Gnade eines solchen Traktats oder Privilegiums bei Gr. Britannien gelangt ist. Wird nun aber nach diesen Beweisen noch irgend jemand den Ausdruck zu hart finden, daß die Seefahrenden Völker von diesem Volke geplagt werden? Wenn man mit dem Dey zu Algier abgehandelt hat, so weiß man, wie man mit ihm daran sei. Wenn er den erkauften Frieden aufheben will, so erklärt er es laut, und giebt eine Frist bis zur Erneuerung der Kaperei. Keine Nation, ausser den Portugiesen, kann wissen, wie sie mit den Briten daran sei, auch wenn sie Traktaten mit ihnen geschlossen hat. Sobald diese in einen Krieg gerathen, so muß sie erwarten, daß sie ihnen mit unbestimmbaren Summen für jeden Versuch büssen werde, ihre Handlung in einem Wege fortzutreiben, der den Briten nicht gefällt.

§. 10.

Aber wozu, wird man sagen, in welcher Hoffnung schreibt der Mann das alles? Ich will darauf antworten: Ich weiß, daß ich ein viel zu kleiner Mann bin, um annehmen zu dürfen, daß meine

Schrift auf eine Aenderung dieser Erschwerungen des Seehandels einen unmittelbaren Einfluß haben könne. Daran verzweifele ich zwar zumal nach dieser zweiten Ausgabe nicht, daß mein Buch nicht den Briten selbst näher bekannt werden, und daß nicht einmal ein britischer Schriftsteller seiner Nation meine mit so vielen Thatbeweisen belegte Darstellung ihres Verfahrens vorlegen und zur Kenntniß der Minister bringen sollte. Aber glaube doch niemand, daß ich der Thor sei, der sich einbildete, die britischen Minister in einen andern Gang überleiten zu können, als in welchem sie seit der Restauration 1660 sich beständig gezeigt haben. Aber den Deutschen wünsche ich die Augen zu öffnen, daß sie einsehen, welchen Beklemmungen ihr Seehandel, Ihr Seehandel sage ich, in jedem Kriege Gr. Britanniens ausgesetzt ist. Doch nicht etwa solchen Leuten, als der Mann ist, der sich in Regensburg noch vor der Erscheinung des Nachtrages zur ersten Ausgabe zu meinem Gegner aufwarf, welcher mit Lammsgeduld von den Briten erwartet, daß sie in andern Kriegen, als der gegenwärtige, der Exportation Deutschlands, insonderheit in Lebensmitteln, keine Hinderniß in den Weg legen, ja, daß sie sogar in diesem Kriege noch die Deutschen Seefahrer zu den Orten ihrer Bestimmung

außer Frankreich convoyiren würden. Für solche Männer schreibe ich dies, welche über kurz oder lang an den öffentlichen Angelegenheiten Theil nehmen werden, und deren aufgehellter Blick sie leiten kann, von den Vorfällen ihrer Zeit Gebrauch zu machen, um dem Deutschen Seehandel Luft zu verschaffen. Gr. Britannien wird nimmer in einen Krieg verfallen, in welchem es nicht Deutschlands mehr oder weniger nöthig hätte. Das ist der Lauf der Dinge seit 1672, ja gewissermaaßen schon 1667 gewesen. Es wird niemals in einen Krieg wider Deutschland selbst gerathen. Immittelst behandelt es den Seehandel der Deutschen allemal in seinen Kriegen mit einer Härte, welche nahe an offene Feindseligkeit gränzt. Das wird es immerhin thun können, so lange die Grossen des Innern Deutschlands den deutschen Seehandel als sie gar nicht angehend, sondern blos als ein Geschäffte einzelner freier Reichsstädte ansehen, die sie — darf ich es sagen? — eben deswegen, weil sie reichsfrei, weil sie die Ueberbleibsel des ehemals so verhaßt gewordenen Hansebundes sind, zum Theil wenigstens als Stiefkinder des Deutschen Reichs betrachten. Doch ich darf es sagen, und werde den Beweis davon bald unten geben.

§. 11.

Noch würde alles erträglicher ausfallen, wenn eben diese Nation nur dahin gebracht werden könnte, daß sie bestimmte Gesetze für ihre Entscheidungen über die Schiffe und Güter anderer Nationen machte, welche sie nach ihrer Sprache nicht privilegiirt hat. Dies von einer Nation zu erwarten, ja zu verlangen, hat man doch wohl das Recht, in deren Civil- und Criminalgesetzen der Buchstabe alles allein entscheidet, und in welcher kein Criminalfall anders als durch eine Jury entschieden werden darf, deren Ausspruch sich blos auf den Buchstaben des Gesetzes gründet, und die gar nicht einmal sprechen darf, wenn in dem Buchstaben des Gesetzes etwas fehlt oder anders lautet, als daß es auf den vorliegenden Fall zuträfe. *)

*) Die Verlegenheiten fallen wirklich ins Lächerliche, in welche die britischen Richter oft gerathen, wenn der Buchstaben des Gesetzes sie nicht bestimmt leitet. Der Vorfall ist bekannt, daß sie einen Menschen, der überwiesen war, drei Weiber geheirathet zu haben, deswegen frei lassen mußten, weil das strenge Gesetz wider die Bigamie nicht auf ihn anwendbar war. Vor etwa 40 Jahren war bei dem Bau einer Brücke in London eine hölzerne Laufbrücke über die Themse angelegt, die freilich den Watermen, bei uns Jollenführern, ihren gehofften Verdienst nahm. Man fand Feuer an diese Brücke gelegt, das aber gelöscht ward. Nun aber entstand die Frage, wie man den Feueranleger hätte bestrafen können, wenn er

Aber eben diese Nation läßt über Millionen, die das Eigenthum anderer Nationen sind, seinen Sir Marriet, nun Scott, in erster Instanz, die aber wegen der ungeheuren Kosten fast immer die letzte bleibt, entscheiden, ohne überhaupt ein eigentliches Seegesetzbuch sich selbst und andern Nationen vorzulegen. Den Beweis davon habe ich oben gegeben. Sie hält nicht die geringste Aufsicht auf den Rechtsgang dieser so wichtigen Angelegenheit. Nicht etwan Wochen, nicht etwan Monate, sondern Jahre dürfen zwischen den Sessionen verstreichen, in welchen dieselben behandelt werden. Man sehe die Beweise an vielen Stellen m. B.

entdeckt worden wäre. Das Gesetz war da, den Mordbrenner zu hängen, den man in Deutschland durch Feuer tödtet. Aber dies Gesetz sprach nur vom Anzünden der Häuser und Gebäude auf festem Lande, nicht von Brücken. Er hätte also nicht gestraft werden können. Nun aber ward ein Statut im Parlament gemacht, durch welches auch der Verbrenner einer Brücke des Hängens schuldig erklärt ward. Bis in die Zeiten der Königin Anna war in England kein Statut, nach welchem der Schreiber eines falschen Wechsels hätte verdammt werden können. Nun sah man die Nothwendigkeit davon ein, und das Parlament gab ein Gesetz, nach welchem auf jede Verfälschung oder Nachahmung von eines andern Hand, nicht blos in Wechseln, der Strang als Strafe gesetzt ward. Es war in Folge dieses Statuts, daß Dr. Dodd ohne Gnade hängen mußte.

Und das alles erlaubt sich die Nation, welche das so billige Consolato del mare den übrigen Europäern als ein Gesetz hinhält, nach welchem sie sich allein richten zu wollen vorgiebt.

Aber bei dem allen gebe ich die meine schon oft geäußerte Hoffnung nicht auf, daß es mit dem Völkerseerechte besser, und um so viel besser werden werde, je ärger es jetzt mit demselben geworden ist.

Eilftes Kapitel.

Ueber den in Deutschland so nothwendigen Gemeingeist in Beziehung auf die Seehandlung.

§. 1.

Die erste und wichtigste Frucht, der in Deutschland fast 400 Jahre durch bestandenen Hanse war ein lebhafter Gemeingeist in Ansehung der Hand-

lung nicht bloß in dem nordlichen Deutschland, sondern auch in allen Staaten längst der Ostsee, in welcher man deutsch redete, ohne dem Reich anzugehören. Die vielen Manufakturstädte des innern Deutschlandes sahen den Seehandel der sogenannten Wendischen Städte längst der Ostsee, und der wenigen Ausfuhrhäfen an der Nordsee als die vornehmste Stütze ihrer Gewerbsamkeit an. Durch sie, durch ihre Seemacht und durch den Muth, mit welchem diese Städte allen Unternehmungen begegneten, durch welche auch die mächtigsten Staaten jener Zeit dem deutschen Seehandel Eintracht zu thun wagten, sahen sie den Vertrieb ihrer Kunstprodukte bis in die fernsten Länder gesichert, und so unterhalten, daß kein Staat jener Zeit in Absicht auf Handlung und Gewerbsamkeit mit Deutschland in Vergleich gestellt werden konnte. Der Bund hatte seinen ersten Ursprung der Absicht zu danken gehabt, den Landhandel gegen die Räubereien zu sichern, welche bis zu dem Landfrieden, doch auch noch eine Zeitlang nach dessen Einführung vermöge des Faustrechts auf allen Landstraßen droheten. Diese Absicht ward so gut erfüllt, daß auch viele dem Bunde sich nicht verwandt machende Städte, aus welcher ich nur Nürnberg nennen will, die Vortheile davon erfuhren.

Doch entstand auch in ähnlichen Absichten, und bestand lange im südlichen Deutschland und längst den Rhein der rheinische Bund. So wurden Jahrhunderte durch die großen Straßen der Handlung von dem mitländischem Meere zum Ozean und zur Ostsee gesichert, und der Flor derjenigen inländischen Städte durch welche der Zug ging, und deren Geschäfte mehr die Spedition als die Handlung selbst war, z. B. Nürnbergs, Erfurts und Braunschweigs war größer, und ihre Bevölkerung zahlreicher, als die von solchen Städten, welche sich mit der Handlung selbst und mit den Manufakturen beschäftigten.

§. 2.

Dies war also eine Zeit, in welcher in dem gesammten Deutschland so zerstückelt und schlecht zusammenhängend es auch schon damals war, der lebhafteste Gemeingeist in Absicht auf die Handlung herrschte. In jedem inländischen deutschen Staate möchte damals die Frage lächerlich geschienen haben, ob der Seehandel der nordischen Handelsplätze für seine besondere Betriebsamkeit gar kein Interesse habe. Wenn gleich diese Seestädte sich in manchen Welthandel einmischten, oder wol gar selbst Handel

mit andern Mächten anfingen, die ich keinesweges rechtfertigen will, so war er doch gewiß bis ins sechszehnte Jahrhundert den innern deutschen Staaten keineswegs gleichgültig, ob es ihnen in diesen Händeln glücklich oder unglücklich ergienge.

Nur so lange als die Hanse ihr Ansehen behauptete, konnten deutsche Manufacturisten ihre Kunstprodukte über See und Land hinaus weit vertreiben, die Vortheile derer großen Niederlagen oder Comptoire, welche die Hanse da, wo es ihr zuträglich schien, errichtet hatte, benutzen, selbst mit ihren Gütern reisen, und die letzten Verbraucher in großen Fernen aufsuchen, aber auch die Kunst- und Naturproducte entfernter Nationen aufs bequemste und vortheilhafteste an sich ziehen. Wenn in dieser Zeitperiode die Wege der Handlung auf den deutschen Flüssen durch die von den Oberhäuptern Deutschlands so willig verschenkten Zollgerechtigkeiten mehr und mehr erschwert wurden, so war der Gang der deutschen Ausfuhrwaaren so viel freier von allen Abgaben auf den Meeren, ja sogar in denen Ländern selbst, welchen man sie zuführte, in deren einigen die Hanse durch ihr überwiegendes Ansehen es so weit gebracht hatte, daß sie nicht einmal die Abgaben zahlten, welche die Unterthanen selbst zahlen

mußten. Ich habe bei mehr als einer Gelegenheit dieſe Schwäche der Regenten jener Zeit und ihrer ſo weit getriebenen Nachgiebigkeit gegen die Hanſa gemisbilligt. Aber hier erwähne ich ihrer bloß als eines Beweiſes, wie wohl das innere Deutſchland ſich in der Verbindung mit den damaligen Seeſtädten befunden habe, als der Bund deutſche Ausfuhrwaaren zugleich aber auch ſeinem Einfuhrhandel ſo große Vortheile zu erwerben Macht und Anſehen genug hatte.

§. 3.

Das alles änderte ſich in der zweiten Hälfte des ſechszehnten Jahrhunderts, als dieſer unvergleichbare Bund ſich aufzulöſen anfing. Die Urſachen dieſer Auflöſung gehören weniger hieher, als die Folgen davon. Natürlich nahm die Handelsverbindung zwiſchen den inländiſchen deutſchen und den Seeſtädten in dem Maaße ab, wie erſtere nach ihrer Trennung von ihrer Gewerbſamkeit mehr und mehr verlohren, wovon jedoch die Urſachen nicht ſowol in dieſer Trennung ſelbſt, als in der veränderten Handlungspolitik im Auslande inſonderheit in England lagen. Es iſt bekannt, und wer da will, mag es in meinen Welthändeln bei dem Jahre 1630 nachleſen, wie der letzte Verſuch, den Bund zu erneuern,

so schlecht ablief, daß keine Stadt den angesetzten Hansetag beschickte, wie damals die drei Städte Lübeck, Bremen und Hamburg sich aufs neue vereinigten, seitdem unter dem Nahmen der drei Hansestädte noch bestehen, und in mancher ausländischen Angelegenheit, doch keinesweges in allen, vereint handeln, wozu denn auch bei einzeln Vorfällen Danzig getreten ist. Der wichtigste von diesem war die bei König Karl II. im J. 1661 bewirkte Exemption von der im Jahre vorher aufs neue bestätigten britischen Navigationsacte. In wie weit jene vier Städte dabei vereint gehandelt haben, werden deren Archiven zwar angeben können. Ich aber weiß es bis jetzt nicht anzugeben. So viel ist gewiß, daß ihnen das Privilegium nicht in einer, sondern jeder Städt in einer besondern Acte gegeben ward, von welchen aber die an Lübeck ertheilte bald nachher wieder aufgehoben wurde. Man sehe darüber meine Geschichte der britischen Navigationsacte im 2ten Bande unserer Handlungsbibliothek.

An dieser Acte nahm nun keine der ehemaligen Hansestädte einigen Antheil. Doch läßt sich der mittelbare Vortheil davon für ganz Deutschland nicht ableugnen. Die Frachten von und auf die britischen Staaten werden dadurch weit niedriger gehalten, als

ſie es ohne dieſelbe ſein könnten. Dies hat ſich in dem vorigen Jahre gezeigt, als das franzöſiſche Decret die Frachtfahrt von Bremen und Hamburg ganz niedergeſchlagen hatte, und alle Waaren, die von und auf England gingen, auf britiſchen Schiffen verführt werden muſten.

Der dreißigjährige Krieg ſtörte den Handel und die Gewerbe des innern Deutſchlands ſo ſehr, und es wurden derer Vorfälle, welche daſſelbe noch hätten an ſeine Handelsverbindung mit den Seeſtädten und inſonderheit mit den drei Hauſeſtädte erringen können, ſo wenige, daß man derſelben mehr und mehr zu vergeſſen anfing. Nur die großen Städte, durch welche die Spedition von Süden und umgekehrt nach wie vor ging, konnten derſelben nicht ganz vergeſſen. Auch jeder innländiſche Kaufmann, deſſen Unternehmungen mit dem Seehandel in einiger Verbindung ſtanden, muſte ihrer eingedenk bleiben. Aber wenn vorhin, als deren Wohnſitze noch in der Hanſe begriffen waren, ihre Handelsangelegenheiten der Gegenſtand gemeinſamer Berathſchlagungen waren, ſo that jetzt ein jeder deutſche Kaufmann alles für ſich ſelbſt, und nur ſelten wurden ſeine Unternehmungen ein Gegenſtand der Aufmerkſamkeit ſeiner Obern. Dazu kam, daß nach der Auflöſung der

Hanse die inländischen Städter weniger als bis dahin ihren Handel direct trieben, und mit ihren Waaren ins Ausland reisten, die ehemaligen Hansestädte an der See aber wenigstens zum Theil nach alten vorgeblichen Statuten und Herkommen dem Transithandel gewaltsam werden. Man sehe Beweise davon in meinem Gutachten über die Anmaassungen der Stadt Rostock im dritten Bande unserer Handlungsbibliothek. So hat dann bis in die letzte Hälfte dieses Jahrhunderts der innländische Handel der Deutschen fast ganz auf dem eigenen oder Speculationshandel der deutschen Seestädte beruhet. Die Erfahrungen, welche der direct handelnde Kaufmann bei jedem Geschäfte von dem Nutzen und der Nothwendigkeit der deutscheu Seefahrt für ihn insbesondere hat, fehlten ihm lange, und noch weniger dachten die deutschen Reichsstände, seine hohen Obern, daran.. Aber so hat auch vielleicht die entbehrte Theilnehmung der deutschen mediaten Seestädte an den Vortheilen jener Exemption der britischen Navigationsacte gemacht, daß diese kein gemeinsames Interesse mit Hamburg und Bremen mehr erkannten. Bei ihren Obern oder deren Ministern erwachte gewiß oft der Gedanke: warum will denn aus unsern Seestädten nicht auch ein Hamburg

oder auch nur ein Bremen werden? Ich habe dieſes Vorurtheil lange vor dem gegenwärtigen Kriege in mehrern Aufſätzen bekämpft, welche ſich theils in meinen kleinen Schriften über Handlung und Staatswirthſchaft, theils in unſerer Handlungsbibliothek finden. Aber es iſt auch noch im gegenwärtigen Kriege wiederum rege, und auf eine gehäßige Art demſelben gemäß geſchrieben und gehandelt worden, worüber ich in der Folge noch manches zu ſagen haben werde.

§. 4.

Bis an das Jahr 1672 fielen im ganzen Europa noch keine Seekriege vor, unter welchen Deutſchland gewiſſermaaſſen hätte leiden können. Viel weniger konnte es, und kann auch noch nicht einen directen Antheil daran nehmen. Denn ſeit der Auflöſung der Hanſe erſcheint kein einziges bewaffnetes Schiff mehr auf den nordiſchen Meeren, um Deutſchlands Handlung zu beſchützen — und eben ſo wenig kann das geſamte h. röm. Reich ein ſolches zum Schutz derſelben auf die Meere bringen. Auch hat Hamburg ſeit dem Jahre 1752 die Beſchützung ſeiner Seefahrt auf dem mittelländiſchen Meere ganz aufgeben müſſen. Dies hätte doch wol erwogen werden mögen,

als in den Jahren 1672, 1689, 1702, 1734 und 1792 das deutsche Reich in offene Kriege mit Frankreich gerieth, welches nun seit Colberts Zeiten zu einer respectabeln Seemacht geworden war. Bei der Erklärung jedes dieser Kriege ward zuförderst die Handlung mit dem Reichsfeinde allgemein verboten. Es ward nicht daran gedacht, daß Deutschland auch eine Seehandlung hätte, durch deren Niederschlagung der innere Landhandel äusserst leiden müsse. Nur Ein Gedanke an diesem wichtigen Umstand hätte Ueberlegungen entstehen machen müssen, wie man diesen Seehandel durch friedliche dem Zweck des Landfriedens nicht entgegenstehende Mittel, so gut man könne, zu erhalten suchen müsse, da man, wie gesagt, zu dessen Beschützung auch nicht ein einziges bewafnetes Schiff auf die Meere bringen könne. Man hätte insonderheit dies beachten sollen, daß man dem Feinde, mit welchem zu handlen man allgemein verbietet, das Recht giebt, allen Handel der Nation, die diesen Schritt thut, zu stören, und ein jedes Schiff, das unter dessen Flagge auf dem Meere erscheint, für eine gute Prise zu erklären. Jenes so allgemeine Verbot aller Handlung mit Frankreich, ohne Ausschliessung des Seehandels, war also ein allgemeines Verbot alles Seehandels für die Deut-

schen, ohne nur auf der Ostsee. Sagte dies der Buchstabe nicht, so war es die offenbare Folge davon, deren Bewirkung man den Franzosen überlassen konnte.

§. 5.

Herr von Selpert gab im Jahr 1793 kurz vor Erscheinung der ersten Auflage meiner Schrift eine kleine Schrift unter dem Titel: Bemerkungen über das Verbot des Commerzes in deutschen Reichskriegen mit Rücksicht auf den gegenwärtigen Zeitpunkt zu Regensburg in 4. heraus. Sie enthält eine kurze und bündige Erzählung aller derer Vorgänge, welche im Anfange der erwähnten Kriege aus den zu rasch gegebenen allgemeinen Verboten der Handlungsverboten entstanden. Keines dieser Verbote zeigte von einiger Rücksicht auf die Seehandlung und insbesondere auf die der Hanseestädte, unter welchem jedoch Hamburg zuerst und gewöhnlich allein hervortrat, aber auch nicht immer allein blieb, wie sich denn auch oft inländische Reichsstädte an dasselbe anschlossen. Von den Gegenvorstellungen dieser Städte hätte man erwarten sollen, daß man auf dem Reichstage die Allgemeinheit des Handlungsverbots als

eine falsche Maaßregel und die Nothwendigkeit einer Einschränkung desselben zum Vortheil des deutschen Seehandels schnell anerkannt hätte. Aber das ist niemals in jenen fünf Kriegen geschehen. Es blickt jedesmal ein seltsamer Widerwille gegen die scheinbaren Anmaaßungen der Hansestädt hervor. Es wird zu deutlich, daß man die Handlung derselben als das übrige Deutschland gar nicht angehend ansah. Vielleicht wäre das rechte Licht darüber früher aufgegangen, wenn man hamburgischer Seits die Beherrscher der mediaten deutschen Seestädte angegangen wäre, daß sie in dieser wichtigen Angelegenheit gemeinsame Sache mit den Hansestädten machen mögten. Hamburg hatte durch seinen Commerztractat mit Frankreich sich das einseitige Versprechen Frankreichs erbeten, daß in Reichskriegen seine Flagge als neutral angesehen werden solle. Sich darauf auf dem Reichstage berufen, mögte einige verhaßte Seiten gehabt haben, und es galt auch vielleicht dort schon als ein Vorwurf. Wäre aber die Sache gemeinsam betrieben und durchgesetzt worden, so würden entweder die Schiffer jener mediaten Städte der Flagge einer der Hansestädte sich haben bedienen können, oder es mögte durch Hamburg bei seinem friedlichen Verhältnisse mit Frankreich sich bei diesem eine kleine

Schonung der Schiffe jener Städte haben bewirken lassen.

§. 6.

Ich will hier aus meiner ersten Auflage dasjenige einrücken, was ich vor sechs Jahren auszugsweise aus der Selpertschen Schrift in sie getragen habe, so weit es bis an den jetzigen Krieg ging.

Man mögte sagen, das Handels-Verbot sei in die Kriegserklärungen blos als zu deren Form gehörend eingeflossen. Es gehöre nun Einmal zu einander, Krieg erklären und seinem Feinde alle Gemeinschaft aufkündigen, welche der Handel veranlaßt. Aber daß es nicht so gemeint sei, hat sich zu deutlich in der Abneigung gezeigt, mit welcher die Reichsstände denen Maaßregeln fast immer entgegen gestrebt haben, durch welche man die Sache in den für Deutschlands Handlung zuträglichen Weg nach dem Ausbruche der Kriege mit Frankreich zurück zu bringen suchte, wovon Herrn von Selperts Schrift die Thatbeweise giebt.

In jedem dieser Kriege bewegten sich die drei Hansestädte sehr bald, und ihnen fügten sich andere

Reichsstädte bei, um die Wege der Handlung wieder eröffnet zu sehen. Aber auf dem Reichstage fanden sie gewöhnlich wenig Trost. Man lese bei Hrn. v. S. §. 6. die Vorfälle des Jahres 1677, da der des Bessern berathene Kaiser Leopold durch seinen Principal-Commissarius ein allgemeines Reichsgutachten über die Handlungsangelegenheiten Deutschlands zu bewirken suchte. Weil aber in dem kaiserlichen Commißionsdecret darauf angetragen ward, die Sache absonderlich mit dem Reichsstädtischen Collegium zu überlegen, und dieses nun wirklich rege ward, dieselbe, wenn gleich in ganz geziemendem Wege, zu befördern, so lag darin allein Grund genug für die beiden übrigen Reichscollegien, der Sache abgeneigt zu sein; und, als es dennoch Ernst werden sollte, ward das gewöhnliche Mittel angewandt: die Gesandschaften nahmen es ad referendum, und bekamen keine Instructionen. "Mithin, sagt Herr von S., "erfolgten auch keine Berathschlagungen, und so gerieth auch der Gegenstand, ungeachtet aller Bemühungen, in Vergessenheit." Ich überlasse es meinen Lesern, sich über spätere ähnliche Fälle aus dieser merkwürdigen Schrift zu unterrichten. Sie werden daraus einsehen

a) wie entfernt die Stände der beiden höhern Reichscollegien sich jederzeit von demjenigen Gemeinsinn bezeigt haben, welcher in Ansehung dieses für die Wohlfahrt Deutschlands so wichtigen Punkts vorlängst hätte erwartet werden mögen.

b) wie sehr vieles dagegen Deutschland seinen Kaisern neuerer Zeit zu danken habe, welchen allein es zuzuschreiben ist, wenn der Seehandel der Deutschen in jenen wiederholten Kriegen nicht noch weit mehr gelitten hat, als wirklich geschehen ist. Wenn jede Kriegserklärung gegen Frankreich ein allgemeines Handlungsverbot, als zu deren Formular gehörig, enthielt, so haben die Kaiser mehrmal die Hansestädte mit Publicirung dieser Kriegserklärung und der Inhibitorien und Avocatorien verschonet. Leopold I. ertheilte 1702 noch vor Erklärung des Krieges den drei Hansestädten die Commerzienfreiheit, und da ihnen dennoch dieselbe von ihren Mitständen gestört werden wollte, erhielt er sie dabei im Jahr 1705 durch eine sehr gelinde Commerzien-Ordnung. Als in dem kurzen Reichskriege 1734 dem Deutschen Seehandel ein größeres Unglück, als jemals sonst, drohete, weil Gr. Britannien und die V. Niederländer mit Frankreich im Frieden verblieben, galten alle solche Gründe nichts bei dem

Reichstage, wo nur Sachsen und Brandenburg der Handlung das Wort redeten. Aber Kaiser Karl VI. half ihnen, mit einer von den Kaisern nur selten geäußerten Machtvollkommenheit, durch eine von ihm an den unwilligen und vorher von Hamburg vergebens angegangenen Churfürsten von Mainz und die Kreisausschreibenden Fürsten erlassene Commerzien-Ordnung (§. 8. a. a. O.) mit welcher das Reich stillschweigende Zufriedenheit, wie Hr. v. S. sagt, bezeugte. Kaiser Franz I. ertheilte bei den zwar unruhigen aber mit keinem Reichskriege verbundenen Antritte seiner Regierung eine gleiche Freiheit den Hansestädten.

§. 7.

Bei dem Anfange des jetzigen Krieges schien man höchst und hohen Orts die Sache anders anzusehen, und ein allgemeines Verbot der Handlung mit Frankreich nicht für zuträglich zu halten. Im December des Jahrs 1792 erschien ein kaiserliches Inhibitorium, in welchem der Land- und Seehandel mit Frankreich zwar nicht gerade untersagt, aber eine Menge Gegenstände, die nur einigermaaßen als Kriegsbedürfnisse angesehen werden konnten, den Franzosen zuzuführen aufs schärfste verboten war.

Wenn alles Blei, Kupfer, Meßing und Eisen (ohne Rücksicht, ob sie roh oder schon fabricirt, und zu welchem Gebrauch sie fabricirt sind) wenn grobe Tücher, die zur Montirung angewandt werden können, wenn grobe Leinen zu Kitteln, wenn Solen und Oberleder, wenn vollends alle Gattungen des Getreides in Mehl und Körnern, auch Hülsenfrüchte, nicht ausgeführt werden dürfen, so bleibt dem Seehandel wenig oder gar nichts übrig. Ein von mir wohlaufbewahrtes Schreiben des preußischen Geheimenraths Herrn von Steck, sagt mir, daß er es hauptsächlich sei, der diesmal das allgemeine Verbot der Handlung abgewehrt habe. Ich muthmaße also wohl nicht falsch, daß dies Inhibitorium aus seiner Feder geflossen sei, um so mehr, da der Holzhandel mit Frankreich nicht verboten war, welchen die preußische Nutzholz-Handlungs-Companie noch eine Zeitlang über Hamburg ziemlich offenbar fortsetzte. War nun gleich dieses Verbot nicht Handlungsverbot mit Frankreich ein gewissermaaßen eingeschränktes, so war doch von der Promulgation desselben eben das zu befürchten, was die Hanseestädte sonst bei allgemeinen Verboten besorgt hatten. Die Bekanntmachung desselben ward also hamburgischer Seits bei des Kaisers Majestät verbeten, um nicht

die Franzosen zu reizen, alle Hamburgische Schiffe aufzubringen, und die Verführung aller dieser Gegenstände des deutschen Handels auch zu andern Nationen zu stören. Dies ward zu Wien bewilligt, und am Ende des März langte eine kaiserliche Resolution in Hamburg an, die aber erst am 5ten April gehörig insinuirt werden konnte, daß die Promulgation des Inhibitoriums zwar erlassen werde, die Hamburgische Obrigkeit aber dessen Befolgung auf das strengste zu bewirken habe.

§. 8.

Wer hätte nach diesen so gelind anscheinenden Vorfällen erwarten mögen, daß der Haß wider den Seehandel der Hansestädte lebhafter als in einem der vorigen Kriege sich äußern würde. Der Seehandel war nicht im allgemeinen verboten. Hamburg selbst hatte weniger als im vorigen Kriege gewagt, da es überhaupt die Hemmung seines Seehandels, diesmal aber nur die öffentliche Bekanntmachung des scheinbar eingeschränkten Verbots verbat. Dennoch aber ward es ärger, als jemals vorhin. Ein Mann, der damals in Regensburg gegenwärtig, und wohl unterrichtet war, was daselbst vorgieng, hat mir versichert, daß es nur darauf angekommen sei, daß

einer von den ersten Reichsständen die Achtserklärung dieser Stadt in Vorschlag brächte, so würde sie schnell beschlossen worden sein. Vielleicht aber wäre doch durch die mildern Gesinnungen des kaiserlichen Hofes ein so rascher Schritt abgewandt worden. Denn wenigstens in Wien, nahm man es der Stadt nicht übel, daß sie die Promulgation des Inhibitoriums verbeten hatte, desto mehr aber in dem Reiche, und insonderheit in Hannover, wo man behauptete, es sei genug für Hamburg gewesen, daß das Inhibitorium in den hannöverischen Staaten und in den Reichszeitungen bekannt gemacht wäre, um noch vor der Insinuation der kaiserlichen Entschließung am 5ten April das Inhibitorium aufs genaueste zu befolgen. Dies war der Grund, durch welchen man die Anhaltung eines hamburgischen mit 80 Last Waizen, auf Bourdeaux befrachteten Schiffs vertheidigen zu können glaubte. Aber ihr Vorwand ward doch dadurch sehr entkräftet, daß man ein an eben dem Tage von Altona abgegangenes ebenfalls mit Korn für Frankreich befrachtetes Schiff sogleich auf die königliche Regierung zu Glückstadt gegebene Antwort entließ, daß das Inhibitorium allererst am Tage darauf im Holsteinischen von den Kanzeln promulgirt worden sei. Also sollte sich Hamburg und

jeder Einwohner desselben durch die im Hannöverischen und im übrigen Niedersachsen erfolgte Bekanntmachung schon während der Zeit für gebunden halten, als dessen Obrigkeit über diese Sache in Wien handelte, und in der Erwartung der kaiserlichen Entschließung bis zum 5ten April stand, Holstein aber bis zum 31sten März für ganz entschuldigt gelten. Ja man gieng darin noch weiter, daß man ein mehrere Wochen darauf abermals von Altona mit Korn nach Frankreich abgehendes Schiff zwar bei Stade ebenfalls anhielt, aber es der Glückstädtischen Regierung als desselben competenter Obrigkeit zur Entscheidung über dessen nun nicht mehr zweifelhafte Straffälligkeit übergab. In Ansehung jenes hamburgischen Schiffes aber verfuhr man ohne Rücksicht auf die Reichsständischen Rechte gegen einander, als gehörte es unter keinen andern Richter und Obrigkeit als die Stadische Regierung, welche dann in ihren gewaltsamen Fortschritten sich so wenig irren ließ, daß sie unterm 3ten September die Confiscirung beides von dem Schiffe und der Ladung decretirte. Ich habe erst seit kurzem erfahren, daß beide dänische Schiffe einen zu Copenhagen datirten Paß gehabt hätten. Aber wenn man daraus einen Vorwand zu der Verschiedenheit in dem Betragen

gegen dieſe und das hamburgiſche Schiff hernimmt, ſo weiß man nicht, daß ein jedes von Holſtein auslaufendes Schiff einen ſogenannten lateiniſchen Paß von Kopenhagen her bekömmt, deſſen Abſicht aber keineswegs iſt, es zu einem däniſchen Schiffe zu machen, wenn gleich alle ſolche Schiffe die däniſche Flagge führen. So wird kein von Emden ausgehendes Schiff durch den preuſſiſchen Adler ein preuſſiſches. Selbſt die Antwort der königlichen Regierung zu Glückſtadt deutete nicht darauf, daß dieſelbe den königlichen Paß als einen Freibrief gegen das anſehe, was das kaiſerliche Inhibitorium einem altonaiſchen für deutſch zu achtendem Schiffe auflegt.

Ich habe in dem Nachtrag zu der erſten Auflage über dieſen Handel und insbeſondere über meine Theilnehmung an demſelben durch ein auf den Auftrag des Eigeners der Ladung abgefaßtes publiciſtiſches Gutachten durch Ausziehung der in demſelben verfochtenen Gründe wider jenes Verfahren mich umſtändlich verbreitet. So wichtig dieſer Vorfall noch im Anfang des Jahrs 1794 als ein Beiſpiel unbefugter von Einem Reichsſtande wider den andern geübte Gewalthätigkeit war, ſo hat er doch nach ſechs Jahren ſo viel von ſeiner Neuheit verloren, daß ich

jetzt die Erzählung aller Umstände nicht der Länge nach in dieser Auflage erneuern mag. Wer sich indeß noch jetzt davon unterrichten will, wird sie von S. 75 bis 100 des Nachtrages der ersten Ausgabe lesen können. Es kömmt hinzu, daß ich seit einem Jahre von einem mir höchst verehrlichen Staatsbeamten aufgefodert bin, das Meinige zur gütlichen Beendigung dieser Angelegenheit beizutragen. Ich habe es an nichts fehlen lassen, um diesem ehrenvollen Auftrage ein Genüge zu thun, bisher aber es nur so weit gebracht, daß dem Eigener des Schiffes Herrn Peter Siemsen in Hamburg dasselbe gegen einen Cautionsrevers wieder übergeben ist. Bei dieser Gelegenheit ward das Schiff von beiden Theilen auf 12000 Mark hamburger Curant nach seinem jetzigen Zustande taxirt, welches, leider! nicht mehr der vierte Theil desjenigen Werths ist, welchen dasselbe bei Anfang des Handels hatte, und der also blos eine Folge des unerklärlichen Verzuges von sechs Jahren ist. Einiger Ersatz dieses Verlustes und der großen Kosten, welche aus der dem Rheder zu Last gebrachten Bewachung des Schiffes entstanden sind, wozu der sechsjährige Nichtgebrauch eines so kostbaren Eigenthums kömmt, wird sich doch wohl von dem Eigner um so viel mehr erwarten lassen dürfen, da der-

selbe nicht hätte entstehen können, wenn man sein Schiff, so wie das Altonaische behandelt, und allenfalls zum Ueberfluß vor sechs Jahren eine Caution für dessen damaligen Werth verlangt hätte, welches bei dem altonaischen Schiffe nicht einmal geschah. Ich hoffe jetzt um so viel mehr das beste, da ich durch die mündlichen Erklärungen der erhabenen Mitglieder des hannöverischen Ministeriums gewiß geworden bin, daß die Vorurtheile gegen die hamburgische Handlung, welche vor sechs Jahren jenen raschen Schritt veranlaßten, nunmehr gänzlich verschwunden sind, und man sich jetzt wieder überzeugt fühle, daß der Flor des Seehandels der drei Hansestädte in einer sehr genauen Verbindung mit dem Wohlstande der sie umgebenden deutschen Staaten stehe.

§. 9.

Doch kann ich nicht eben so diese vor sechs Jahren schon gegebene Erzählung derer Vorfälle, und auch der schriftstellerischen Aeußerungen unterdrücken, in welchen in den ersten Jahren des Krieges ein bitterer Haß gegen die noch übrig bleibende Handlung der Hansestädte sich zu äußern fortfuhr. Zwar erschien am 22sten März 1793 ein Reichsgutachten, daß

die Handlung, so lange solche nicht von Frankreich gebrochen werde, noch aufrecht erhalten werden solle. Ob dies blos von dem Landhandel zu verstehen, und wie dies mit jenen Inhibitorien zu vereinen sei, oder ob dieselben in ihrer vollen Kraft dabei bestehen sollen, kann ich nicht ausmachen. Wie wenig auch die Gesinnungen in den Staaten der ersten Reichsstände in Ansehung des Seehandels zu eben der Zeit sich geändert haben, davon zeugen zwei Aufsätze, die ich in dem Münchener Intelligenzblatte vom 13ten Julius 1793 laß. Sie sind zwar überschrieben: Verordnungen, die behauptete Handelsfreiheit der deutschen Hanseestädte in Kriegszeiten, und insbesondere die häufige Getreide-Ausfuhr von Hamburg nach Frankreich betreffend. Sie haben jedoch nichts von der Form der Verordnungen oder höhern Orts abgegebenen Rescripte, und können für nichts mehr als für deutsche Staatsrechts-Nachrichten der obern Rubrik gemäß, angesehen werden, deren die eine Berlin den 27sten März, die andere aus dem Churbraunschweigischen den 10ten April 1793 datirt ist. Ich könnte mir daher gar wohl ohne alle Besorgniß eines Verstoßes gegen den hohen Häuptern schuldigen Respect Anmerkungen über dieselben als Privat-Aufsätze erlauben. Aber das will ich nicht. Nicht

Federfechterei, sondern richtige Darstellung der Thatsachen mit ihren klar einleuchtenden Folgen ist es, von der ich hoffen kann, daß sie bei den hohen Mitständen der Hanseſtädte die richtigen dem gemeinen Besten zuträglichen Gesinnungen in Ansehung des Seehandels, nicht nur der Hanseſtädte, sondern auch aller Ausfuhrhäfen Deutschlands entstehen machen werde. In diesem Wege will ich also verbleiben. Die Urheber beider Aufsätze sind mir damals mit großer Zuverlässigkeit bekannt worden. Aber Persönlichkeit thut nichts zur Sache. Es that mir nur darum leid, daß beide, was sie schrieben, nach dem Sinn ihrer hohen Obern zu schreiben glaubten, auch wenn sie Ausdrücke wählten, welchen die Thatsachen durchaus entgegenstanden. Sehr deutlich machten sie Hamburg das Verbitten der Promulgation zum Verbrechen, und nannten es Anmaßung einer Handelsfreiheit. Für dem churhannöverischen Scribenten war der einzelne Vorfall mit dem bei Stade angehaltenen Schiffe der Grund einer, ich weiß nicht mehr wie oft noch in der hannöverischen Zeitung wiederholten Anklage, einer von Hamburg aus immer fortgehenden Kornausfuhr nach Frankreich, bei der ihm das alles für nichts galt, was nach dem 5ten April in Hamburg obrigkeitlich dem kaiserlichen Willen gemäß fortdau-

ernd verfügt, und fortdauernd befolgt ward. Den Ausdruck: behauptete Handelsfreiheit hätte sich der berlinische Scribent niemals erlauben sollen. Denn die Selpertsche Schrift giebt die Beweise, daß die Hansestädte dieselbe niemals behauptet, wohl aber sie gewünscht, unter guten, für ganz Deutschland heilsamen Gründen gebeten haben, und daß sie von mehreren Kaisern darin begünstigt seien. Auch that es mir leid, um die in dem Berliner Aufsatz befindliche verhaßte Gegeneinanderstellung des privativen Vortheils dieser Städte und des Nachtheils der durch die Inhibitorien gebunden bleibenden nicht reichsfreien Häfen von Colberg, Stettin, Emden, Wismar, Stralsund, Rostock, Kiel, Altona ꝛc. Jene haben in den meisten vom Herrn v. S. erzählten Vorfällen, in Vereinigung mit den Reichsstädten des innern Deutschlands gehandelt, und sich auf Gründe des allgemeinen Wohls des gesamten Deutschlands gestützt. Sie mußten, und müssen auch jetzt den Landesherren dieser nicht freien Städte es überlassen, dieser ihr Wort zu reden, und können nicht anders, als es sich sehr lieb sein lassen, wenn es dahin kömmt, daß auch in Ansehung ihrer die Kraft der Inhibitorien gemildert wird. Ein jeder Bürger der benannten Städte wird es seinem Landesherrn

und deſſen Miniſtern ſagen, wie ſehr auch ihre Handlung und Seefahrt durch jede zu den Hanſeſtädten gelangende große Commißion zur Ausfuhr deutſcher Produkte gewinne. Das wiſſen ſie alle inſonderheit von dem Jahre 1789 her, als die großen Korncommißionen für Frankreich und für die in Ungarn ſtehenden kaiſerlichen Heere nach Trieſt hin von Hamburg aus beeſorgt wurden. Da gab es in allen nordiſchen Häfen von Emden bis Colberg hin, groß zu thun, und die Schiffahrt aller derſelben wurde mehr als jemals belebt. Nicht die Hälfte dieſes Korns kam nach Hamburg, ſondern das meiſte ging durch den Sund, und den däniſchen Kanal, von Emden und von andern kleinern Häfen an der Nordſee unmittelbar zu den Orten ſeiner Beſtimmung. Die Revolution war ſchon geſchehen. Aber es war gewiß ein großes Glück für das nördliche Deutſchland, daß die Schritte des erſten National-Convents noch nicht von der Art waren, daß ſie einen Reichskrieg, und folglich gleiche Inhibitorien veranlaſſen konnten. Das nordliche Deutſchland hat dadurch wenigſtens zwei Millionen Thaler gewonnen, und mögte ohne dieſen Gewinn die nachmalige Beklemmung ſeines Ausfuhrhandels noch weit empfindlicher gefühlt haben.

Freilich schreibe ich dies keineswegs, um den Dank der Reichsmitstände der Hanseſtädte durch die Erinnerung an jenes segenreiche Jahr zu erwecken. Aber das mögte sich wohl daraus erwarten lassen, daß man mit minderer Gehäßigkeit auf die — ich wiederhole es — nicht behauptete, sondern mit so vielem Grunde gewünschte Handlungsfreiheit der ersten Ausfuhrhäfen Deutschlands sähe, wenigstens nicht den so sehr disputabeln Fall mit dem bei Stade angehaltenen nach Frankreich mit Korn befrachteten Schiffe in einem so gehäßigen Lichte darstellte, als dies in dem Aufsatz geschieht. Es war mir innig leid um den Staat, in welchem ich geboren bin, daß auch in ihm so plötzlich und unerwartet die großen Vortheile seiner Handlungsverbindung mit den Hanseſtädten damals so ganz verkannt wurden. Eben in damaligen Umständen wurde den Certificaten der von Schlesien und Preußen her über Hamburg verschifften Güter der Zusatz beigefügt, daß sie zwar preußischen Unterthanen, aber aus solchen Staaten gehörten, welche an dem dermaligen Kriege nicht Theil nähmen. Ob dieses von den französischen Kapern so beachtet worden sei, wie man es wünschte, weiß ich nicht, werde aber doch es als ein Beispiel anführen dürfen, wie sehr man selbst dort damals

wünschte, die Preussischen, aber nicht dem Deutschen Reiche angehörenden Staaten in das friedliche Handlungsverhältniß zu setzen, welches die Hansestädte zu erlangen suchten, und welches die Verfasser dieser Aufsätze ihnen fast zum Verbrechen machen wollten.

§. 10.

Es hat aber auch nicht an den Reichsmitständen der Hansestädte gelegen, daß nicht dieselben in unmittelbare Kriegshändel mit den Neufranken verflochten sind. Ich bin sehr entfernt davon, Einem derer Gründe einzureden, welche es rathsam machten, die Entfernung des einzigen Gesandten, welchen die Neufranken noch im Norden hatten, von Hamburg weg zu wünschen, zu verlangen, und, weil man befehlen konnte, zu befehlen. Aber wären diese Gründe noch so wichtig, wäre alles das, was die Gerüchte in Ansehung dieses Mannes und seiner Verbindungen *) in Hamburg verbreitet hatten, buchstäblich wahr gewesen,

*) Damit man nicht glaube, als wirkten auch auf mich persönliche Verbindungen, so bezeuge ich, daß, wenn gleich der würdige Bourgoing mein Freund von dem Tage seiner Ankunft an ward, ich mit seinem Nachfolger nicht die geringste Bekanntschaft gehabt, und ihn nur Einmal in einer Gesellschaft auf dem Lande angetroffen habe, die aber so zahlreich war, daß ich nicht dazu gelangte, auch nur Ein Wort mit ihm zu reden.

so hat der Erfolg gezeigt, daß es für den Handel des gesammten Deutschlands wohl gethan gewesen wäre, diesen Mann mit einem solchen Glimpf und insonderheit mit Pässen von höherm Orte, die seine Landreise sicherten, zu entfernen, wodurch allen den Seehandel nicht Hamburgs allein, sondern für ganz Deutschlands schädlichen Folgen vorgebeugt würde. Man kannte die Neufranken schon genugsam, um zu wissen, daß sie in Fällen, welche ihnen als Beleidigung der hohen Achtung für ihre neue Republik erschienen, ihrer Rache keine Gränzen setzen, und die härtesten Beschlüsse wider den Seehandel Hamburgs fassen würden. Das thaten sie auch ungesäumt, und machten sogar die ganz unschuldigen Städte, Lübeck und Bremen, zu einem Gegenstand ihrer Rache, beschlugen ihre in den Häfen Frankreichs liegenden Schiffe, und befugten ihre Kaper, sie auf dem freien Meere zu nehmen. Wenn die Neufranken aus Gründen, von welchen ich oben bereits geredet habe, sich bald eines bessern besonnen, so haben die Hanseſtädte den Deutschen darin nichts zu verdanken, wol aber den Verlust von wenigstens einer Million Werth an Schiffen und Gütern, welche die Franzosen in der kurzen Zeit, da die Flaggen der Hanseſtädte für sie feindlich waren, auf offner See

nahmen; freilich ließen sie sich in der Mitte des Schröckensystems eines bessern belehren, und gaben einen Theil ihrer Beute wieder heraus, aber mit einem sehr ansehnlichen Verluste der unausbleiblichen Folge von jeder Aufbringung eines Schiffes. Ein Hamburgischer Kaufmann, der gar keinen Handel auf Frankreich trieb, hat von sieben Schiffen, die er im Frühjahr 1793 von Portugal erwartete, auch nicht Eins ankommen sehen, weil sie alle in die Hände der Neufranken fielen. Kann dies den höchsten und hohen Reichsmitständen der Hanseſtädte Freude machen? Wäre dies möglich, so möchte ich sie bitten, sich von den direct handelnden Kaufleuten ihrer Staaten sagen zu lassen, welch ein empfindlicher Verlust auch ihnen daraus entstanden sei. Denn nicht alles wird durch die Assecuranzen gedeckt. Und ist nicht auch der Verlust der Versicherer Verlust fürs Ganze? Ist es nicht Verlust ihrer Unterthanen in denjenigen Deutschen Staaten, die selbst Assuradöre und Assecuranz-Compagnien haben? Von dem Tage an, da Lehocs Entfernung die Folgen davon voraussehen ließ, wollte und konnte kein Assuradör, in Holland so wenig als in Hamburg, wohlfeiler auf hanseatische Schiffe zeichnen, als zu 15 bis 20 Procent. Das haben die Schlesischen, Sächsi-

schen, Braunschweigischen und Hannöverschen und alle direkt handelnde Kaufleute eine Weile zahlen müssen, wohin auch ihre Waaren von Hamburg, Lübeck und Bremen aus gingen. Eben darin liegt eine Haupturſache des darauf erfolgten großen Stokkens des Deutschen Leinenhandels. Denn lange noch nach diesem Lärmen wußte kein Assuradör, wie er seine Prämie bestimmen solle. Er weiß es auch noch nicht allerdings, weil von der Zeit an alles auf der See über und über gegangen ist, fast jeder Traktat, der in Ansehung neutraler Schiffe galt, nicht nur von den Franzosen, sondern auch von den sie bekriegenden Staaten vernichtet ist. Das erste Datum in den Speculationen eines direct handelnden Kaufmanns ist die Assecuranz, und, wenn diese zu hoch steigt, so schlägt sie dieselben so lange nieder, als nicht aus den übrigen Umständen die Gewißheit entsteht, daß deren hoher Belauf sich wieder bei dem Verkauf einholen läßt. Es währte lange, bis die Holländischen und Hamburgischen Assuradöre wieder zu 10 pCt. mit Einschluß der Kriegsgefahr zeichneten. Aber das ist dem Speculanten noch zu viel. Denn selbst im tiefen Frieden, wenn nur von der Natur herrührende Unfälle der Gegenstand der Versicherungen sind, schiebt der Kaufmann die Ver-

sendung seiner Güter vom Herbst bis ins Frühjahr auf, und entsagt einer Speculation, von welcher er nicht gewiß ist, daß deren Gewinn ihm die hohe Winterprämie gut machen könne. Deutschland wird immer bei jedem Seekriege empfindlich leiden, wie es jezt leidet, wenn nicht dessen Obern solche Schritte vermeiden, von welchen es voraus zu sehen ist, daß sie die Assecuranz für Deutsche Güter beträchtlich erhöhen müssen.

Hamburg hat seitdem noch drei Stürme von der sich so nennenden großen Republik auszuhalten, und großen Verlust davon gehabt. In dem ersten 1795 büßte es für seine Anhänglichkeit an die Verbindung mit dem deutschen Reiche, von welcher dies eine absonderliche Folge ist, daß die auswärtigen Mächte ihre beim Niedersächsischen Kreise residirende Minister alle in Hamburg, als der größten und bedeutendsten Stadt des Kreises ihren Aufenthalt nehmen. Reinhard, vielleicht der einzige französische Bürger, dessen mit Lobe zu erwähnen, ich mich in den jetzigen Zeitumständen getrauen darf, da selbst ein Mallet du Pan ihn zu loben, und ihn gegen die sobald mit seiner neuen Würde aufwachenden Vorwürfe einzelner Schreier in Frankreich vertheis

digt hatte, eine geraume Zeit im Stillen als Privatmann, wiewol nicht ohne Aufträge seines Staats, in Hamburg gelebt. Jetzt fiel den französischen Machthabern ein, seine öffentliche Anerkennung zu eben der Zeit zu verlangen, als nach der Ueberwältigung Hollands ein Heereszug von dorther in unsere Gegenden so wahrscheinlich ward, und noch nicht eine Demarcationslinie das nordliche Deutschland sicherte. Dies ward mit einer großen Majorität in der Hamburgischen Rathsversammlung abgeschlagen, und sogleich ward von den Franzosen Beschlag und Wegnehmung der hamburgischen Schiffe aufs neue beschlossen, und diese mit einer großen Summe abgekauft. Der zweite ist ausser allen andern Zusammenhange mit der Seehandlung der Hanseständte als daß es nun einmal die in dem Character mächtiger Republiken so wol als mancher Fürsten tief gegründete Großmuth ihnen ins Ohr raunt: schwache über Seehandelnde Staaten müssen sich alles gefallen lassen, wenn man nur ihren Schiffen droht. Von ihnen kann man durch Beschlag ihrer Schiffe und Aussendung einiger Meerschäumer, ja durch bloße Androhung davon alles erzwingen, was man von inländischen Staaten nur durch Aussendung zahlreicher Heere erzwingen kann. Die französischen Macht-

haber wollten vor zwei Jahren Geld haben, und so kündigte Talleyrand dem hanseatischen Agenten in Paris an, wie viele Millionen er unter dem Vorwande eines Vorschusses auf holländische Rescriptionen, aber bei damals gewissem Verlust von 40 pCt. verlange. Wenn ich nichts weiter davon sage, wenn ich insonderheit nicht die Summen, zu welchen Hamburg und nachher Bremen nach langer Weigerung sich verstanden, angebe, so liegt es daran, daß ich einen Widerwillen fühle, über Vorfälle zu sprechen, in welchen sich die Arroganz der mächtigen Staaten gegen die mindermächtigen, und die Nichtachtung alles Völkerrechts so klar zu Tage legt. Mag doch immerhin die Ausübung des Rechts des Stärkern an der Tagesordnung bei den Großen und Gewaltigen der Erde sein und bleiben. Ich mag nichts davon wissen, als was ich durchaus in der Verbindung meiner übrigen Beschäftigungen und Verhältnissen davon wissen muß. Nicht mit gleicher Arroganz, aber mit weit mehr niedriger Schlauheit suchte Talleyrand von den Amerikanern Geld zu erpressen. Wie übel ihm dies gelungen, und wie beschämt für ihn und die übrigen französischen Machthaber es ausgefallen sei, weiß jedermann aus den öffentlichen Nachrichten. Möchten doch die deutschen Handelsstädte

nur einigermaassen das Betragen der Amerikaner, oder das ehemalige Betragen der Hansa bei solcher Zudringlichkeit anderer Mächte nachzuahmen im Stande sein. Dahin wird es zwar nimmer wieder kommen; aber besser wäre es doch für den ganzen deutschen Handel, wenn dessen Seestädte nicht immer so vor den Riß gestellt, sondern von ihren Mitständen, oder die mediate Städte von ihren Landesherren in den Stand gesetzt würden, in dergleichen Vorfällen mehr Muth zu bezeugen, als sie thun dürfen. Wenigstens sollte man ihnen nicht den wenigen Muth, welchen sie noch haben, unter schiefen Beurtheilungen ihrer Lage bei jeder Häkelei, die aus den Weltbegebenheiten entsteht, so unbedachtsam niederschlagen.

Ein dritter Sturm hat seit dem 18ten Januar 1798 über alle Meere geweht. Hat vielleicht der Deutsche geglaubt, er habe nicht auch über ihn geweht, und es sich gleichgültig sein lassen, wie seine Seestädte sich des Erfolgs dieses Sturms erwehrten, so irrt er sich sehr. Er ist es, der seit jenem Decret der Franzosen vom 29sten Nivose, oder Freibrief der Franzosen für alle Kaperei, alle Producten des Auslandes, deren er nicht entbehren wollte, oder konnte, zu dem äusserst hohen Preise bezahlt hat, welche die

Seestädter ihm berechnen mußten, nachdem Frankreich den Briten die Handlung mit denselben, verblendet durch seine Raubbegierde, so unverständig zugejagt hatte.

§. II.

Die Leidenschaft, welche in den öffentlichen Angelegenheiten zwischen Deutschland und Frankreich so lange gewirkt hatte, schien sich nach dem Baseler Frieden etwas, noch mehr aber damals gelegt zu haben, als der Congreß zu Rastadt beredet war, und wirklich anfing. Jetzt glaubte ich, zu dem guten Endzweck wieder etwas wirken zu können, daß in den Friedensunterhandlungen das Interesse der deutschen Seehandlung beherzigt, und eine Uebereinkunft Deutschlands mit Frankreich über die Neutralität aller deutschen Flaggen bei künftigen Seekriegen zu Stande käme. Wem eine solche Uebereinkunft in Hinsicht auf künftige Kriege als ein politischer Traum vorkömmt, dem werde ich auf meine kleinen sogleich anzuführenden Schriften verweisen können. Hier sei es genug zu sagen, daß ich hoffte, das Beispiel einer Uebereinkunft zum Vortheil des Völkerseerechts zum erstenmal in einem so wichtigen Friedenstraktat erscheinen zu sehen, da dergleichen noch bisher in kei-

nem solchen erschienen ist. Ich gab im Jahr 1796 eine kleine Schrift auf meine Kosten heraus, und vertheilte sie in Regensburg und an die Minister vieler Höfe, wohin die ehrenvollen Connexionen, deren ich genieße, hinreichen konnten. Ich schrieb sie auf französisch nicht ganz wörtlich unter dem Titel um: Le droit des gens maritime, considéré comme l'objet d'un' traité de Commerce á anexer á celui de pacification entre l'Allemagne et la France. Hambourg in 8. 1796, ließ diese wie die deutsche in Deutschland vertheilen, aber auch zugleich einen Abdruck in Paris besorgen, der dort verkauft, aber auch in den Moniteur ganz hineingerückt ward. (Man sehe meinen ersten Brief an Rewbel.) Auch sandte ich eine Anzahl von Abdrücken nach Rastadt zum Congreß. Ich hatte um diese Zeit eingesehen, daß das Ansuchen der Hansestädte, um die Neutralisirung in Kriegszeiten im deutschen Reich immer eine verhaßte Seite behalten würde. Den oben angeführten Aufsatz im Münchener Intelligenzblatt sah ich als ein einzelnes Beispiel der Sprache an, welche man im Reich über diesen Gegenstand führte, und wahrscheinlich so oft darüber führen wird, als die Sache aufs neue wieder rege gemacht wird. Auf der andern Seite

leuchtete es mir ein, daß die Neutralisirung der deutschen Flagge überhaupt nicht nur von größerem Nutzen sein, sondern auch von Frankreich mit gleicher Bereitwilligkeit eingewilligt werden würde, da es ihm so sehr um die Zufuhr aus der Ostsee, zumal in Kriegszeiten, zu thun ist. Ich darf nicht sagen, wie die Hofnung einer Gelingung meiner Wünsche durch die Zerreissung des Congresses vereitelt worden sei, und wage nicht zu hoffen, daß bei dem doch endlich zu erwartenden Frieden, diese wichtige Sache in Antrag kommen werde. Wenigstens werde ich meine für dasmal vereitelte schriftstellerische Bemühungen nicht wieder erneuern, sondern dieselben solchen biedern Deutschen überlassen, welchen ich glaube durch meine Arbeiten eine richtige Einsicht in diese für die Handlung und Gewerbsamkeit des ganzen Deutschlands so wichtige Angelegenheit erleichtert zu haben.

Doch fühlte ich mich noch einmal während des Congresses zu Rastadt zu einer Schutzschrift für die politische Existenz der drei Hansestädte aufgefodert. Am Ende des Jahres 1797, als man doch selbst in Frankreich an eine durch den Friedensschluß zu bewirkende Revolutionirung Deutschlands fast in allen

seinen Theilen glauben mochte, erschien eine kleine Schrift auf einem Bogen zu Paris, mit der Aufschrift base de la paix, welche ich unerwartet erhielt. Zu Rastadt war das linke Rheinufer an Frankreich aufgegeben, und man war auch deutscher Seits gewissermaaßen schon darüber einverstanden, daß denen vielen Reichsständen, welche ihre Besitzungen jenseits des Rheins verlohren, ein Ersatz dafür disseits des Rheins gegeben werden müsse, wobei man dann insonderheit auf die Säcularisirung mehrerer Stifter, und die Verwandlung der Reichsfreien Städte in Landstädte solcher Fürsten, denen sie am besten gelegen waren, hinaussah. Man weiß aber auch, daß man deutscher Seits die Einmischung der Franzosen in diesem Vergütungsplan sehr scheuete, welche aber gewiß sich in dasselbe einzudrängen stark entschlossen waren. Jene Schrift war nach vielen Anzeigen unter dem Einfluß des Directoriums erschienen, und bestimmt, den Deutschen vorauszusagen, wohinaus man bei dem Directorium dachte. Wenigstens sah ein damals in Paris lebender Deutscher sie als so ernsthaft gemeint an, daß er sie durch eine Estaffete nach Bremen, und so fort an mich beförderte. Die drei Hansestädte waren darin nicht vergessen, und so wenig sie ihrer Lage wegen in

jenem Compensationsplan paßten, so waren auch sie benachbarten Fürsten mit gänzlichem Verlust ihrer Reichsfreiheit zugetheilt. Ich eilte sogleich auf anderthalb Bogen über die politische Wichtigkeit Hamburgs und ihrer Schwesterstädte Lübeck und Bremen deutsch zu schreiben. Der Eile wegen drängte ich die Hauptsache auf 24 Seiten zusammen, die jedoch mehr für die Franzosen als für die Deutschen geschrieben waren, wie ich dies auch in derselben erklärte. Ich mogte mir aber nicht die Zeit lassen, es selbst in's Französische umzuschreiben, und in Paris drucken zu lassen. Der seel. Sieveking unternahm dies zu befördern, und schickte es Blätterweise früh aus der Presse nach Paris, wo, wie ich nun hofte, die Uebersetzung und Abdruck aufs schleunigste befördert werden würden; dem dortigen Freunde ward dabei der Auftrag gegeben, er mögte den Aufsatz mit allenfalls nöthigen Veränderungen, welche die Klugheit errathen möchte, und die wir ihm erlaubten, drucken lassen, und nach Möglichkeit damit eilen. Davon hielt ich mich Wochen lang gewiß, bis er schrieb, daß er glaube, es wäre besser, die Sache jezt ruhen zu lassen. Bei allen meinen Arbeiten, welche sich auf publicistische Gegenstände beziehen, frage ich Nie-

manden um Rath, und bin dabei immer bisher wohl bestanden. Als Taleyrands eben erwähnter Schritt, von den Hanseſtädten noch Millionen zu erpreſſen, bald darauf erfolgte, ſo ward meine gute Abſicht unerwartet vereitelt. Ich nehme nicht an, daß meine Schrift dieſe Schritte ganz würde gehindert haben, aber etwas ſcheu möchte ſie ihn doch gemacht haben. Indeſſen fand ich bald nachher gut, die erſte kleine deutſche Schrift mit diplomatiſcher Genauigkeit wieder abdrucken zu laſſen, aber ihr wichtige Anmerkungen beizufügen, welche inſonderheit die großen Vortheile, die das geſammte handelnde Europa, folglich auch Frankreich, von der hamburgiſchen Bank, in deren jezigen ſo vollkommenen Zuſtande genießt, und ſich für künftige Zeiten verſprechen kann, ins Licht ſetzte. Mitlerweile mochten ſich doch auch die Gedanken in Paris geändert haben. Die Directoren fuhren noch fort, mit ihrer gewohnten Arroganz die Bedingungen des künftigen Friedens zu Raſtadt vorzuſchreiben, unter welchen dann auch dieſe erſchien, daß die Städte Hamburg und Bremen bei ihrer Reichsimmediätät ſollten erhalten werden. Warum nicht auch Lübeck? Deswegen nicht, weil dieſe Stadt ſich noch immer weigerte, Taleyrands

zudringliche Anmuthung zu erfüllen, und so viel ich weiß, sie nicht erfüllt hat. Bremen, welches in der Stille endlich mit ihnen abhandelte, gewann nun die Gewogenheit der Directoren so sehr, daß sie noch zuletzt zu einer Friedensbedingung die Aufhebung des Elsflether Zolles machten, und dadurch neue Verlegenheit auf dem Congreß erregten, bis derselbe sich zerschlug. Hamburg würde sehr gewiß ein offenes Ohr bei eben denselben gefunden haben, wenn es ein gleiches in Ansehung des Staader Zolles zu bewirken gesucht hätte. Der Vorfall mit dem im J. 1793 angehaltenen Schiffe wäre ein Argument besonderer Art gewesen. Indessen ist kein Schritt dieser Art geschehen. —

Aeusserst sonderbar war es, daß zu eben der Zeit, da ich jener base de la paix für den Theil ihres Innhalts, der die Hanseſtädte betraf, meine Schrift entgegen setzte, ich als der Verfasser derselben zuerst im Courier de Londres mit dem Zusatz angegeben war, daß das französische Directorium mir den Auftrag dazu gegeben hätte. Viele britische Zeitungen schrieben dieses nach — nur eine sprach mich frei davon, und bemerkte, daß ich vielmehr dagegen geschrieben hätte. Dennoch ward diese Lüge im Journal de Francfort und demnächst in vielen

Reichszeitungen wiederholt, und so ungereimt sie an sich war, so konnte ich doch nicht umhin, ihr öffentlich zu widersprechen. Doch auch dies hätte ich nicht nöthig gehabt, wenn meine Schrift übersetzt in Paris wäre abgedruckt worden.

Zwölftes Kapitel.

Veränderter Gesichtspunkt, in welchem die Fürsten Deutschlands jetzt den Seehandel in Folge des directen Handels anzusehen haben.

§. 1.

Wenn in den ehemaligen Reichskriegen Deutsche Fürsten keine Verbindung des Wohls ihrer Staaten mit dem Seehandel der Hanseestädte einsahen, so war ihnen das nicht sehr zu verdenken. Denn ihre Kaufleute selbst konnten ihnen aus eignet Erfahrung wenig darüber sagen. Machte ihnen der Krieg die Einfuhr

Waaren theuer, so schoben sie selbst die Schuld zum Theil auf die Gewinnsucht der über See handelnden Kaufleute in Holland, so wie in den Hanseſtädten. Wurden deutsche Ausfuhrwaaren mehr gesucht, und folglich theuer, so nahmen sie den Vortheil davon vorlieb, und dachten doch immer dabei, der Kaufmann der Seestädte gewinne mehr darin, als sie. Was sie von ihm kauften, hatte alle Gefahren der See, auch die vom Kriege bereits überstanden, und darnach dessen Preis sich bestimmt. Was sie an eben dieselben verkauften, lief seine Gefahr auf der See ohne ihre Theilnehmung. Von dem Einfluß der Assecuranz auf die Waarenpreise erfuhren sie wenig. Deutschland hatte in seinem Innern bis vor etwa 50 Jahren nur wenig in eigenen Speculationen direct handelnde Kaufleute.

Dazu kam, und gewiß wirkt noch jetzt mit ein die hohe Vorstellung, welche die deutschen Fürsten und überhaupt fast alle Großen der Erde von dem Gewinn des Kaufmanns haben. Diese entsteht ihnen aus denjenigen Umsätzen, welche sie für ihre Leibes- und Hofbedürfnisse mit den Krämern, Ausschnittern, und ihren bestellten Commißionären in den großen Handelsstädten machen. Diese rechnen

ihnen jede Kleinigkeit und jede Bemühung gewiß hoch an, und berechnen alsdann zumal sehr hohe Preise, wenn sie nicht auf eine baldige Bezahlung bei einem verschuldeten Fürsten rechnen können. Aber ganz ein anders ist es mit den großen Umsätzen im Handel, in welchen der Kaufmann ganz von der Conjunctur abhängt, und eben deswegen den Commißionshandel sich lieber, als den Eigenhandel sein läßt.

Wie fest dies Vorurtheil bei dem Adel insonderheit sei, zeigte sich in Polen nach der Theilung, die man nun die Erste nennen muß. Der auf dem Reichstag versammelte Adel fühlte das Unglück davon wie billig. Als aber Friedrich der Große nach förmlich geschehener Abtretung seines Antheils zu gleicher Zeit noch den Netzedistrict zu sich nahm, und den Handel Polens mit Danzig durch den Zoll zu Fordan beklemmte, suchte diese Stadt Hülfe, so viel sie deren noch hoffen konnte, bei dem Reichstage, ward aber sehr kalt abgewiesen. Keine Stimme erhob sich, die gesagt hätte: Was Danzig in seinem Handel leidet, das leiden wir polnische Edelleute mit, und die Bekümmerung des einzigen Weges unsers Handels zur See wird uns selbst empfindlich drücken. Desto mehr aber und desto länger zankte man über

den Netzdistrict fort, der doch gewiß ein kleiner Gegenstand gegen das war, was Polen überhaupt durch die Bekümmerung des Handels auf Danzig verlor.

Diesen Gesinnungen scheinen mir diejenigen sehr ähnlich zu sein, welche die Fürsten Deutschlands, in den von Herrn v. S. erzählten Vorfällen äußerten, und, — mögte ich doch dies nicht hinzuzusetzen genöthiget sein! — auch noch im J. 1793 nicht ganz aufhörten zu äußern.

Aber wie ist dies jetzt noch möglich? Es ist zwar nicht eigentlich das Werk deutscher Fürsten, daß ihre Unterthanen mehr direkt, als ehemals, aber doch immer durch die Ausfuhrhäfen Deutschlands, über See handeln. Es ist die Frucht gebesserter Handlungskenntnisse und Einsichten inländischer deutscher Kaufleute, erleichtert durch die Handlungspolitik der größten Hanseſtadt, Hamburgs. Friedrich der Große trieb zwar seine Kaufleute durch alle mögliche Wege dazu, so gut er es verstand oder es zu verstehen glaubte, wußte aber nicht, daß die Schlesier schon unter österreischer Herrschaft stark direkt gehandelt hätten, und daß die Voraussicht des Gewinns einen jeden Kaufmann natürlich in eben diesen Weg leite. Andere deutsche Fürsten haben dies weniger

gethan. Aber jeder von ihnen läßt es sich angenehm sein, wenn er erfährt, daß sein Gebiet Kaufleute habe, die die Sache besser verstehen, als ihre Vorfahren, und freuet sich dessen als einer Zunahme des Nahrungsstandes in seinem Lande.

2) Aber nun sei es mir auch erlaubt, ehrfurchtsvoll die Regenten Deutschlands aufzufodern, sich von diesen für verständiger geachteten Kaufleuten ihrer Staaten belehren zu lassen, daß eben deswegen die alte, wenn gleich nur eingebildete Scheidewand zwischen dem inländischen und dem Seehandel Deutschlands nicht mehr bestehe, und daß daher

a) aller Nachtheil, welchen sie dem Seehandel der Ausfuhrhäfen Deutschlands selbst zufügen, oder zu welchem sie auf dem Reichstage stimmen, auf ihre Unterthanen mit zurückfalle;

b) daß an allen Vortheilen, welche sie für diesen Seehandel bewirken, eben diese ihre Unterthanen Antheil nehmen; insbesondere aber

c) daß eben die Gründe, welche die Kaufleute dieser Ausfuhrhäfen den Störungen ihres Seehandels in Kriegszeiten entgensetzen, und alle die Bedenklichkeiten, auf welche sie bei dem Ausbruche ei-

nes jeden Seekrieges hinaussehen, auch Gründe und Bedenklichkeiten für die Regenten derer Staaten Deutschlands sein müssen, deren Handel und Nahrungsstand mit diesem Seehandel in einiger Verbindung steht.

d) Daß es für Deutschland mehr als für irgend einen andern Staat bedenklich ist, mit irgend einem Feinde, der eine Seemacht hat, sich in dasjenige Verhältniß einer hochgetriebenen Feindseligkeit zu setzen, welches freilich ein jeder Krieg mit sich zu führen scheint.

Dazu mag freilich ein jeder zur See mächtiger Staat ohne viel Bedenken schreiten, und seinen Unterthanen allen Handel mit dem feindlichen Volke untersagen. Er mag es darauf wagen, weil er hoffen kann, seine übrige Handlung, die er über See treibt, durch seine Seemacht sich zu erhalten. Ein solcher kann auch auf seine Kaufleute rechnen, daß sie bald Mittel finden werden, die gestörte Handlung mit dem feindlichen Volke selbst wieder anzuknüpfen, oder durch solche Nebenwege fortzuführen, welche selbst ihre Beherrscher, wenn sie Ueberlegung brauchen, ihnen nicht stören dürfen.

Doch hat in dem jetzigen Zustande und Gange der Handlung auch ein solches Volk mehr, als ehemals nöthig war, zu bedenken, wie weit es bei dem Ausbruch eines Krieges in den Aeußerungen seiner Feindseligkeit durch Handlungsverbote gehen dürfe. Das erfährt jetzt Gr. Britannien selbst, eben der Staat, welcher sich in seinen Seekriegen zu allen Zeiten mehr als alle andere erlaubt hat, und noch jetzt erlaubt. Die so schnell auf den Anfang des Krieges erfolgte Störung des Absatzes seiner Manufacturen, und die schon im J. 1793 erfolgte Zerrüttung in den Wechselgeschäften seiner Banker, demnächst aber in den Geschäfften der Bank selbst, kann uns für einen Beweis gelten, daß dessen Minister nicht alles überlegt haben, was bei dem Ausbruch des Krieges in Rücksicht auf die Handlung zu überlegen war.

Weit mehr aber haben die Regenten Deutschlands und ihre Rathgeber bei dem Ausbruche eines jeden Krieges zu bedenken, der denselben einen Feind zur See erweckt. Denn da es demselben auch nicht Ein Schiff entgegen setzen kann, so ist nicht nur seine Seehandlung mit diesem Feinde, sondern auch seine ganze Handlung mit andern Staaten, so viel deren

über See geht, für die ganze Kriegszeit so gut als verlohren.

§. 3.

Ich kann mir nicht verbieten, noch einmal auf die Zeiten der Hanse zurückzuweisen. In diesen waren keine Handelsverbote in Kriegszeiten für Deutschland nöthig. Der inländische Kaufmann wußte, was er sich von der Hanse zu versprechen hatte, um seinen Handel bei allen Welthändeln fortzusetzen, oder den Umständen nach einzuschränken. Von Assecuranzen wider die Seekriegs-Gefahren wußte man wenig oder nichts. Wider befugte oder unbefugte Freibeuter schützten die bewaffneten Schiffe der Hanse seinen Handel, über welche Meere er auch gehen mogte. Keine Reichsversammlung jener Zeiten durfte sich mit Verfügungen über diesen Handel beschäfftigen, ließ sich aber auch nicht einfallen, dieselben während der von Zeit zu Zeit sich erhebenden Kriege einschränken zu wollen.

Diese Schutzwehr, die der deutsche Handel an der Hanse hatte, ist nun schon so lange vernichtet. Die Wegnahme von 60 hansischen, deutsches Korn verführenden Schiffen bei Lissabon durch die Briten 1589, für welche nie Genugthuung erfolgt ist, gab

die erste Belehrung, nicht bloß den noch übrigen Hanseaten, sondern allen Deutschen. Gerade ein Jahrhundert später übte Wilhelm III. gleiche Gewaltthätigkeit an deutschen Seefahrern, spottete des von ihm verlangten Ersatzes, und jeder Krieg hat neue Beispiele gegeben, daß Deutschland nichts mehr zum Schutz seines Seehandels thun kann. Wie nun seit eben dieser Zeit, die eigentlich jetzt so zu nennenden Seemächte gewaltthätiger und durchgreifender geworden sind, so hätte Furcht, oder wenigstens Behutsamkeit bei allen denen Maaßregeln zum Grunde liegen sollen, welche Deutschland von Zeit zu Zeit in Ansehung der Handlung ergriffen hat. Die ehemalige Maaßregel der Hanse können und sollen auch nie Maaßregel des deutschen Reichs werden. Aber jetzt hat jeder deutsche etwas große Staat ein Handlungsinteresse, das man noch vor zwei Generationen nicht kannte, weil ein jeder derselben Bürger hat, die selbst dahin zu handeln suchen, wo für ihre Aus- oder Einfuhr ein Weg sich noch offen zeigt, den aber jeder Seekrieg ihnen so leicht, und dann gewiß allemal verschließt, wenn man den jedesmaligen Reichsfeind in zu feindseligen Handlungsverboten mit einem so scheinbaren Muth zum Zorn reizt, als könnte man noch immer demselben mit bewaffneten

Schiffen, so wie ehemals die Hanse that, auf allen Meeren entgegen gehen.

Bescheidene Anmerkungen über die höchsten Orts ergangenen Ausfuhr-Verbote.

Ich habe bereits oben eingestanden, daß diesmal dem Ansehen nach dem Handel mehr Freiheit gelassen sei, als durch die sonst gewöhnlichen allgemeinen Handlungsverbote beim Entstehen der Reichskriege geschah. Weil aber doch wirklich dem Seehandel Deutschlands zu viel genommen ist, und der Schade bereits so bald von dem gesammten Deutschland empfindlich gefühlt worden ist, so erlaube man mir einige Ueberlegungen über jene Ausfuhrverbote so vorzutragen, wie ich wünschen mögte, sie gesagt zu haben, ehe sie ergingen, wenn ich der Mann wäre, der erwarten könnte, daß sein Wort in dem Rath der Großen der Erde etwas vermögte.

Dreizehntes Kapitel.

Die verbotene Ausfuhr von Lebensmitteln nach Frankreich.

§. 1.

Die Königin Elisabeth gab es vor zwei hundert Jahren laut vom Munde, daß sie durch Hinderung der Zufuhr die Spanier aushungern wolle. S. Kap. 3. §. 19. Nun sind wir zwar 200 Jahr weiter, und gewiß so viel klüger geworden, daß wohl keiner noch es sich als möglich einbilden wird, einen großen weitläuftigen Staat auszuhungern. Denn es gehören drei Dinge dazu, um dies zu thun: 1) daß das Land nicht Ertrag genug von seinem Boden habe, um sich davon zu nähren. Zwar ist manches kleine Land in diesem Falle. Aber in einem großen Lande ist der Erdboden von so verschiedener Güte, daß, was dem einen Theil fehlt, ihm durch den andern ersetzt werden kann. Oder 2) das Land hat gerade zu der Zeit eine schlechte Erndte gehabt; und 3) man muß es für möglich halten, in beiden Fällen dies große Land so, wie eine Festung einzuschließen. Von diesen

Voraussetzungen gilt die erste und dritte von Frankreich gar nicht. Die zweite war ungewiß, als man in und außer Deutschland beschloß, die Zufuhr von Korn und Lebensmitteln nach Frankreich zu verbieten. Ich bin weit entfernt, von dem Verstande der Großen der Erde, die diesen Entschluß gefaßt haben, so klein zu denken, daß ich annähme, sie hätten dabei auf die Möglichkeit, Frankreich auszuhungern, wirklich hinausgedacht. Aber die Franzosen durch Abschneidung der Zufuhr über See in Verlegenheit zu setzen, dazu war einige Wahrscheinlichkeit, von welcher ich weiter unten noch etwas sagen werde.

§. 2.

Jetzt aber muß ich eine Rechnung vorausschicken, von welcher ich nicht weiß, ob sie jemals in Büchern erschienen sei, aber auch gerne gestehe, daß einer meiner Freunde, ein einsichtsvoller Kaufmann, mich selbst zuerst darauf geleitet habe. Diese Rechnung wird die Unmöglichkeit, ein so großes Land, wie Frakreich, auch nach einer schlechten Erndte auszuhungern, klar erweisen, aber auch die Wahrscheinlichkeit, eben dies Volk auch nur in wahre dringende Verlegenheit zu setzen, sehr verringern.

Ich nehme in Frankreich 25 Millionen Menschen an. Eine schon von vielen gemachte Untersuchung und Berechnung giebt an, daß zehn Menschen im Durchschnitt eine Hamb. Last Korn im Jahr verzehren. Dies ist wenig genug. Denn da eine Last Rocken 4820 Pfund wiegt, so giebt dies noch bei weitem nicht 480 Pfund in Mehl auf jeden Menschen. Es ist nur in einer Durchschnitterechnung für Erwachsene und Kinder als hinreichend anzusehen. Zwar ist auch der Waizen schwerer, aber Menschen nähren sich auch von leichteren Kornarten. Dem zufolge bedarf Frankreich im Jahre zum wenigsten drittehalb Millionen Last allerlei Getreide für die in ihm lebenden Menschen. Denn ich will durch Aufrechnung des für Thiere, insonderheit für Pferde nöthigen Korns meine Rechnung nicht zu verwickelt machen, die dann verhältnißmäßig auch auf Fleisch und alle andere Lebensmittel anwendbar ist. Wenn Frankreich Erndten hat, die ihm diese Masse Korn geben, so bedarf es der Zufuhr vom Auslande nicht. Vielmehr hat Frankreich bei seinem bisherigen mangelhaften Landbau doch in manchem Jahre Korn ausgeführt. Nun nehme ich eine schlechte Erndte an, in welcher ein Fünftheil des für die Menschen nöthigen Ertrages, d. i. 500000 Last fehlen. Dann

wird es freilich der Zufuhr vom Auslande her sehr bedürfen, sie suchen, und, wenn es Friede ist, sie bekommen. Aber man irrt sich sehr, wenn man glaubt, daß dies Deficit in dem Ertrage seines Bodens ihm vom Auslande her nur zur Hälfte ersetzt werden könne. Für den Norden Frankreichs sind dann zwar die besten Kornkammern die Länder am südlichen Ufer der Ostsee, und die, welche durch Hamburg und Bremen ausführen können. Aber es fehlt viel daran, daß diese auch nur 100000 Last in allem, d. i. ein Fünftheil jenes Deficit ausführten. Dies werden die Ausfuhrlisten aus allen Häfen der Ostsee demjenigen beweisen, der sie sich zu verschaffen weiß. Von denen Häfen, die am meisten ausführen, liest man sie jährlich in den Zeitungen. Von diesen reicht die Summe bei weitem nicht an 100000. Aber gesetzt, es liesse sich so viel herausrechnen, so muß man bedenken, wie viel von diesem aus der Ostsee verführten Getreide in Holland verbleibt, das in keinem Jahre dieser Zufuhr entbehren kann, und wie viel Schweden und Norwegen in manchen Jahren ziehen. Auf die Ausfuhr von Archangel ist jetzt wenig mehr zu rechnen, aus Ursachen, deren Erläuterung mich zu weit führen würde. Freilich könnte die Ostsee mehr ausführen, und wird es wahrscheinlich

künftig thun. Jetzt beruhet der Ueberschuß an Getraide hauptsächlich auf der in den Ländern an der Ostsee mehrentheils noch fortdauernden Leibeigenschaft des Landmanns. Denn von dieser ist das noch eine gewisse Folge, daß durch die von dem Landmann erzwungene Arbeit mehr Korn gebauet wird, als in dem Lande bei dessen schlechter Bevölkerung verzehrt werden kann. Aber wenn in einem Lande, wo Freiheit und Eigenthum Statt haben, die rechten Ermunterungen zum Landbau entstehen, so steigt der ausführbare Ueberschuß der Kornerndten viel höher. Dies hat das Beispiel Englands nach 1689 viele Jahre durch bewiesen. Dangeuil giebt in seinen bekannten Remarques sur les avantages et les desavantages de la France et de la Gr. Bretagne S. 77 der Amsterd. Ausg. von 1754 eine Tabelle der Kornausfuhr in den Jahren 1746 bis 50, welche im Durchschnitt für jedes dieser Jahre 96179, und für das auch in Deutschland so gesegnete Jahr 1750 über 150000 Hamburger Lasten von allerlei Getreide giebt. *) Frankreich zog davon in den letzten

*) Dies mag ein jeder aus den dort angegebenen Zahlen unter der Voraussetzung berechnen, daß 11 Quarter sehr genau eine hamburgische Last betragen.

drei Jahren doch nur 23636 Last. Aber auch England giebt diesen Ueberschuß der Kornausfuhr seit langer Zeit nicht mehr, und würde selbst im Frieden dem Mangel Frankreichs nur wenig zu Hülfe kommen können. Die Ursachen gehören zwar nicht hieher. *) Aber es ist Thatsache, daß Gr. Britannien seit langer Zeit die Prämien auf die Kornausfuhr nur selten zahlt, weil der Preis nicht auf das gesetzte Mittel herabfällt, sehr oft die Kornausfuhr verbieten, und nicht selten die Einfuhr erlauben muß, wie es sie im Jahr 1793 bis zur Mitte

*) Indessen wird eben aus dem Resultat meiner Berechnung einleuchten, daß, so wie ein Volk, wenn es ein Fünftheil an seiner Mittelernde entbehrt, sich durch Ersparung mehr, als durch Zufuhr helfen muß, so im Gegentheil ein Volk, das durch Beförderung seines Ackerbaues seine Erndten um ein Fünftheil über den gewohnten und ihm zu seiner eignen Verzehrung nöthigen Ertrag vermehrt hat, gar wohl durch zu starkes Verzehren, durch Anwendung seines Bodens zu Thiergärten zu Grasung für überflüßig viele Pferde durch zu hoch getriebenen Verbrauch des Korns in seinen Porterbrauereien, und dergleichen sich diesen Ueberschuß wieder nehmen, und zur auswärtigen Verführung nichts mehr übrig lassen könne. 96000 Last waren gewiß bei weitem noch nicht ein Fünftheil des den Briten selbst nöthigen Getreides, und es haben also jene Ursachen sehr leicht diese ihm wieder entziehen können, ohne daß eine sehr starke Vermehrung des Volkes angenommen werden dürfte, an welcher auch selbst ihre Statistiker zum Theil zweifeln.

Augusts und nachher, durch ihr großes Bedürfniß genöthigt, sie ein Jahr durch von 1796 bis 1797 erlaubt hat.

§. 3.

Doch ich will zum Ueberfluß annehmen, die Ostsee und das nordliche Deutschland können 100000 Last an Frankreich abgeben, wenn sie dürfen, und die mittländische See liefere ihm noch andere 100000 Last; so beträgt dies doch nur zwei Fünftheil des angenommenen Deficits. Was ist nun für Rath, um die übrigen drei Fünftheile zu ersetzen? Es bedarf keines Raths: Die Noth selbst giebt das einzige Mittel dazu an: Das Volk muß weniger essen. Wer Geld hat, ißt freilich bei jedem Brodpreise sich noch immer so satt, als vorher. Wer des Geld s weniger hat, ißt nur so viel, als er bei dem vertheuerten Preise mit seinem Gelde anschaffen kann. Freilich strebt das gemeine Volk diesem entgegen. Die Theuerung bringt es anfangs zum Aufruhr auf und dies setzt den Staat in böse Verlegenheit. Aber beide das Volk und dessen Regenten mögen es machen, wie sie wollen, so sind doch die einem so zahlreichen Volke mangelnden drei Fünftheile auf keine Weise herbei zu schaffen, und das

Resultat bleibt immer: es könne nicht von dem Volke so viel gegessen werden, als zu andern Zeiten gegessen wird.

§. 4.

Ich kann mir hiebei eine Abschweifung ins Allgemeine nicht verbieten. Sie ist folgende:

Wenn ich jetzt gesagt habe, daß in einem Volke bei wirklich entstehendem Mangel keine andere Hülfe sei, als diese: das Volk muß weniger essen; so hat dies schon bei jeder Theurung des Brodkorns Statt. Das Jahr 1793 mag mir zum Beispiele dienen. Die Erndte des Jahrs 1692 war in unsern Gegenden eine der schlechtesten seit vielen Jahren. Man kann sich davon aus dem Erndtebericht überzeugen, welchen das zweite Stück des siebenten Jahrganges (1793) der Annalen der Braunschweig-Lüneburgischen Churlande, S. 254 bis 294 enthält. Eine kaum mittelmäßig zu nennende Erndte war 1791 vorher gegangen. Diese aber gab nicht ein Fünftheil, wie ich in meiner Berechnung annahm, sondern nur ein Drittheil, ja nur die Hälfte des Ertrags einer mittelmäßigen Erndte, wenigstens in einigen Kornarten. Und eben so schlecht stand es weit und breit um uns her in unserer Nachbarschaft.

Ich nehme gewiß also nicht zu viel an, wenn ich glaube, daß das volle Fünftheil einer mäßigen und für den Unterhalt des Volkes zureichenden Erndte einem großen Theil des nordlichen Deutschlandes dies Jahr durch gefehlt habe, in welchem mancher Distriet gar nicht auf eine Zufuhr aus der Ferne rechnen darf. Bei dem allen hat man noch nicht von drückendem Mangel gehört, und es gehört dies Jahr noch nicht zu den Hungerjahren. Aber dies ist gewiß daraus erfolgt: Der Becker machte sein Brod kleiner, den Kornpreisen seines Ortes gemäß. Wer Geld hatte, der kleinen Brodte mehr für sich und sein Haus zu kaufen, der that es, und aß sich so satt, als in guten Zeiten. Wer es nicht hatte, begnügte sich mit dem kleinen Brode. Schon dies Verkleinern des Brodes bewirkt die Ersparung großentheils, welche nach einer schlechten Erndte unvermeidlich ist. Bei uns hält sich der geringe Mann, der nicht schwer arbeitet, in theuren Zeiten mehr als sonst an das Waizenbrod, weil er es in kleinern Stücken, als Rockenbrod, in Kringeln, womit sich ein Kind begnügen kann und muß, wenn auch der Kringel kleiner gebacken wird, bei dem Becker findet. In diesem Jahre konnte er dies um so viel eher, weil der Waizen nicht im gleichen Verhältnisse theurer war,

wie der Rocken. Das Jahr 1771 ward durch die äußerst schlechte Erndte ein wahres Hungerjahr für beinahe ganz Deutschland, insonderheit aber für Sachsen. Als die Erndte des Jahrs 1772 dem Hunger ein Ende machte, hatte Sachsen an 100000 Menschen durch Sterben und Auswanderung verloren. Aber bis dahin war das von Hamburg zugeführte Korn keinesweges aufgezehrt. Es war aber wegen der großen Unkosten nicht unter 12 Thlr. für den Dresdener Scheffel verkauflich. Wer diese zahlen konnte, aß sich satt. Wem sein Verdienst dazu nicht hinreichte, der aß weniger, und viele so wenig, daß die gar zu sparsame Nahrung ihnen den Tod zuzog. Die Jahre 1789 und 90 hatten reiche Erndten. Aber die Kornpreise stiegen durch die starke Ausfuhr nach Frankreich fast so hoch als in jenem Hungerjahre. Der Landman aß sich gewiß satt; aber wer nicht an dem Verdienst Theil nehmen konnte, welchen diese Ausfuhr und die übrige in diesen Jahren blühende Gewerbsamkeit und Handlung gaben, mußte sich dadurch helfen, daß er sich minder satt aß.

§. 5.

So mag dann die Theurung entspringen, woher sie wolle, das Deficit noch so groß werden, und die

Verlegenheit der Regenten, um der Noth des Volkes abzuhelfen, noch so hoch steigen; das Resultat bleibt immer: das Volk muß um so weniger essen, weil das größere Deficit noch wohl weniger durch Zufuhr von außen ersetzt werden kann, als das kleinere.

Solch ein Jahr war das von 1790 für einen großen Theil Europens, am meisten aber für Frankreich. Das Deficit war vielleicht zwei Fünftheile, aber der Kornhandel bei weitem noch nicht in einem solchen Gange, wie jetzt, und Frankreich mögte, wenn es auch damals Frieden gehabt hätte, wenig Hülfe von dem übrigen Europa haben bekommen können. Krieg und Pest verwüsteten alle Kornländer um die Ostsee her. Hatte England einen Ueberschuß, so konnte damals derselbe des Krieges wegen nicht anders als durch Schleichhandel nach Frankreich übergehen; welchem überhaupt der Krieg die Meere sperrte doch, wie ich oben bereits gesagt habe, weniger, als im vorigen Kriegen.

Aber eben dieser Krieg mußte fortgeführt werden. Daß jedoch die aus jenen Umständen entstehende große Verlegenheit überwunden ward, davon giebt der Gang des Krieges eben in diesem und dem folgenden Jahre einen Thatbeweis. Im Süden,

wo die Zufuhr über die Mittelländische See wahrscheinlich die Verlegenheit minderte, und am Rhein verlohr Frankreich nichts in diesen beiden Jahren. Im Norden, wo die fehlende Zufuhr die Versorgung der Armeen am meisten erschwerte, verlohr dasselbe zwar 1709 zwei Festungen, und räumte in Einer Schlacht das Feld. Aber die Franzosen, welche sich in der mörderischen Belagerung von Dornick so gut vertheidigten, und bei Malplaquet so gut fochten, daß Villars dem Könige Glück deswegen wünschte, daß seine Truppen doch einmal besser Stand gehalten hätten, als in allen Gefechten dieses Krieges, waren gewiß gut genährt, und hatten, wie man von Pferden sagt, Korn in den Knochen.

Dies darf uns nicht Wunder nehmen, wenn wir die Sache recht beurtheilen und mit Rechnung begleiten. So groß auch der Getreidemangel in dem gesammten Lande sein mochte, so muß man rechnen, wie viel Getreide 200,000 Mann, die vielleicht mit Einrechnung des Trosses in Flandern im Felde standen, bedurften. 20000 Last Brodkorn sind zu wenig, weil alle erwachsene Menschen waren. Es mögen also 30000 gewesen sein. Auf das für die Pferde nöthige Getreide rechne ich hier so wenig, als vorhin fürs Allgemeine. Dann waren jene

30000 Last Brodkorn nur in so fern als eine Vermehrung des schon so großen Deficits anzusehen, weil diese 200,000 Menschen voll satt essen mußten, und nicht an der Ersparung im Verzehren Theil nehmen konnten, zu welcher die gesammte Nation genöthigt ward. Auch wird im Kriege viel vergeudet, und zuweilen ein Magazin genommen oder zerstört. Ich will also 10000 Last als wirkliche Vermehrung des Deficits annehmen. Diese waren selbst in jenem Hungerjahre für das so sehr in Mangel gesetzte und im Norden aller Zufuhr entbehrende Frankreich nicht unerschwinglich. Denn das bewies die That. Die aus der nördlichen so sehr in Mangel gesetzten Hälfte des Reichs herbei zu führen, mag erstaunliche Schwierigkeit gehabt haben. Aber sie ward überwunden. Denn auch das beweist die That. Auf diesen Theil Frankreichs konnte es bei allem seinen großen Mangel nur den Erfolg haben, den es gehabt haben würde, wenn diese 10000 Last weniger gewachsen wären. Dann hätten auch diese nicht in demselben gegessen werden können, und die ohnehin durch die Noth gebotene Ersparung im Brodessen hätte im Verhältniß: 750,000 zu 10000, d. i. um ein Fünfundsiebenzigtheil höher getrieben werden müssen, wenn ich annehme, daß das Deficit für das gesammte Reich

zwei Fünftheile des ihm nöthigen Brodkorns, das ist Eine Million Last betragen, folglich jede Hälfte des gesammten Reichs nur 750,000 Last eingeerndtet hätte.

Man wende mir nicht ein, daß die Hungersnoth in Frankreich erst nach der schlechten Erndte des Jahres 1709 entstanden, und die Magazine für die Heere mit dem Korn des vorigen Jahres gefüllt gewesen sein. Denn der Feldzug dauerte sehr lange. Mons ward allererst am 20sten October von den Alliirten erobert. Zwar wurden die Verlegenheiten Ludwigs XIV. für den folgenden Feldzug so groß, daß er sich in den Friedensunterhandlungen zu Gertruydenburg zu Friedensbedingungen erbot, welche ihn sehr demüthigten. Aber auch dasmal bildeten seine Feinde sich seine Verlegenheit größer ein, als sie wirklich war, hielten sie für unübersteiglich, und glaubten durch den Krieg mehr zu gewinnen, als der König anbot. Aber wie klein war der Erfolg! In den Niederlanden eroberten sie vier Festungen, welche die Franzosen keinesweges als verhungerte Leute vertheidigten, und in Spanien eroberten die Franzosen alles wieder, was sie durch die Schlacht bei Saragossa verloren hatten.

Dieses Beispiel mag statt vieler andern zum Beweise dienen, daß man ein großes Reich nicht durch

Verbote der Kornzufuhr hindern kann, seine Kriege mit Kraft fortzuführen, weil man nicht die Zufuhr der Lebensmittel zu dem Standort seiner Heere und den in deren Rücken angelegten Magazinen aus dem Innern des Reichs hindern kann, wenn gleich dasselbe sich in großem Mangel befindet.

§. 6.

Aber nicht darauf allein scheint es bei Frankreich anzukommen. Nicht wirklicher Mangel, sondern der bloße Anschein zu demselben und ein jedes Steigen des Brodpreises in dessen großen Städten hat dessen Regenten zu allen Zeiten in große Verlegenheit gesetzt. Seine Könige — nur Ludwig XV. nicht, der selbst der ärgste Arcaparör war, — haben auch in Friedenszeiten es sich Millionen kosten lassen, ihr verzogenes Kind, ihre bonne ville de Paris, fein satt zu füttern, und durch Niederhaltung der Brodpreise den Pöbel in guter Laune zu erhalten. Bei der ersten Nazional-Versammlung ging eben diese Vorsorge bis zur Aengstlichkeit. Sie hat im Jahr 1789 Millionen ins nordliche Deutschland für Brodkorn geschickt. Es war dies die glücklichste Conjunctur für die Brandenburgischen, die Chur- und Fürstlich-Braunschweigischen Staaten, für Mecklenburg und Holstein, daß

sie ihren durch zwei reiche Erndten entstandenen Ueberfluß zu nie erhörten Preisen absetzen konnten. Die Wirkung davon in dem so sehr gestiegenen Wohlstande der Güterbesitzer und des Landmannes dieser Gegenden ist deren Regenten zu bekannt, als daß sie nicht wissen sollten, welch ein großes Opfer sie dem Hasse gegen die unartigen Neufranken durch die Hemmung der Korn-Ausfuhr zu denselben gebracht haben, und dieses in der Hinaussicht, sie in Verlegenheit zu setzen, deren Trüglichkeit sich doch so bald bewiesen hat. — Denn Frankreich ist seit jenen Verboten nicht in dringenden Mangel gerathen, und es ward nun vollends durch die reiche Erndte des Jahres 1793 davor gesichert. Die Barbarei hat seinen südlichen, und Nordamerika seinen westlichen Küsten zugeführt, was es bedurfte, da mitlerweile jene Verbote noch jetzt in vielen der von der See begränzten Deutschen Staaten promulgirt und in völlige Kraft gesetzt werden. Nach der Zeit fiel Frankreich noch einmal im Jahre 1794 bis 95 in große Verlegenheit wieder zurück, und die Brodpolizei in Paris ließ das Brod jedem Individuum Unzenweise zuschneiden. So etwas hätte unter den Königen nicht geschehen müssen. Aber durch das Schreckensistem gedemüthigt, und zugleich auf die noch immer fortdauern-

de Siege blickend blieb das Volk ruhig, und gerade in dieser Periode ward das Land zwischen dem Rhein und der Maaß und selbst Holland erobert.

§. 7.

Zu gleicher Zeit aber war England fast eben so verlegen. Die dorther nicht gehinderte Ausfuhr war insonderheit die Ursache der Vertheuerung des Korns in unsern Gegenden, ungeachtet der guten Erndten von 1795 und 96, wovon die Folgen sich bei uns noch erhalten, aber keinesweges alle segensvoll sind. Sie waren es insonderheit nicht für Hamburg, wovon ich den Beweis in meinem Versuch einer Handlungsgeschichte Hamburgs gegeben habe, daß es in dem erhöheten Preise der Lebensmittel weit mehr in seine Nachbarschaft zahlte, als es durch die Ausfuhr gewann. Sie hat den Preis der Landgüter zu einer Höhe getrieben, bei welcher alles, was sonst als Regel im Kauf der Grundstücke gilt, nicht geachtet ward. Die Höltzungen der Güter werden vernichtet, um einen Theil des Kaufschillings zu gewinnen. Die Pachtungen wurden übertrieben, und sind schon jetzt für den Pachter unerschwinglich. Doch das ist meinem Ge-

genstand zu fremd, als daß ich dabei lange verweilen könnte. Es sind die Folgen nicht von dem Verbot der Kornausfuhr zu dem Reichsfeinde, sondern von einer noch immer für das Wohl des Ganzen zu frei gebliebenen und übertriebenen Ausfuhr. Aber eine bleibende Folge, unter welcher Deutschland künftig leiden wird, möchte diese sein: Die Briten haben lange und oft dahin gestrebt, auch die Lebensmittel, diesen wichtigen Gegenstand des Handels der Nordischen Nationen, zur Kriegskontrebande zu machen. Ich habe an seinem Orte die Traktaten angeführt, in welchen es ihnen gelungen ist, dies festzusetzen. Von nun berechtigten die in Deutschland ergangenen Verbote sie gewissermaassen dazu, und geben ihnen einen bleibenden Vorwand, auch in ihren künftigen Kriegen dabei zu beharren. Und wenn sie darin auch nicht weiter gehen, als das sie solche Schiffe einschleppen, ihnen ihre Ladungen abnehmen und sie bezahlen, so habe ich doch schon Beweise genug angegeben, wie viel der Kaufmann dabei leide; und gewiß, der versteht nichts von dem Gange der Handlung, welcher glaubt, sie leide nicht darunter, wenn ein Volk sich für befugt hält, die Bestimmung der Schiffe zu stören, und eine Art von Stapelgerechtigkeit auf der See in Ansehung eines so wichtigen Hand-

fungs-Artikels zu üben, als es die Lebensmittel zu allen Zeiten gewesen sind und bleiben werden.

§. 8.

Und gesetzt, alles wäre erfolgt, was man durch diese Verbote zu bewirken hoffte; Paris und andre große Städte Frankreichs wären durch Brodmangel in Aufruhr gesetzt worden. War man dann auch gewiß davon, die Wirkungen daraus erfolgen zu sehen, welche man wünschte? War man einigermassen im Stande, den Erfolg dahin zu leiten, wohin man wollte? Dies Volk thut in den Ausbrüchen seiner Wuth das Gegentheil von allen dem, was man vernünftiger Weise erwarten möchte. Das thut ein jeder einzelner Mensch in Folge heftiger Leidenschaften. Bei dem wüthendsten Aufruhr über Brodmangel wird der Pöbel Gegenstände seiner Wuth an einer Zahl von Individuen suchen, wie er es am 2ten September that. Er wird nimmer auf den Gedanken gerathen, sich einen König wieder einzusetzen, um den ihn bekriegenden Mächten ihren Willen zu thun. Die Franzosen haben sich von alten Zeiten her durch Lieblingswörter und Phrasen regieren lassen. Jetzt wurden es die hochschallenden Wörter, Freiheit und Gleichheit, welche sie regierten. Sie sahen auf nichts zurück, was hinter oder was

neben ihnen lag, wenn diese Wörter sie vorwärts trieben. Wol wissend, wie übel es hinter ihnen in Paris stünde, fochten sie an den Grenzen mit einem Muthe und mit einer Kraft, die man seit dem siebenjährigen Kriege nicht mehr bei ihnen erwartete, weil sie nur Feinde ihrer Freiheit und Gleichheit vor sich zu sehen glaubten. Sie murrten fast gar nicht bei allem Mangel, in welchen die Unwissenheit, auch wol der Eigennutz der zu ihrer Versorgung angestellten Commissarien sie schon so oft versetzt hat; und von der sonst unter den Königen so gewöhnlichen Desertion, auch wann die Truppen vollauf hatten, hörte man jetzt fast gar nichts.

Vierzehntes Kapitel.

Nähere Beleuchtung der Wirkungen, welche das Aushungerungssystem auf die Franzosen doch gewissermaaßen hatte, und warum sie es hatte.

§. 1.

Das Aushungerungssystem ist eine so wichtige neue Erscheinung in dem Rechte des Krieges und des

Friedens und der Art den Krieg zu führen, daß ich mir nicht verbieten kann, aus dem Nachtrage der ersten Ausgabe dasjenige hieher überzutragen, was ich von S. 103. 110 geschrieben habe, um zu erläutern, wie unwirksam dasselbe an sich gewesen sei, und immer sein müsse, wie aber auf der andern Seite es die Neufranken in scheinbare Verlegenheit habe setzen können.

Es ist kein Land, in welchem das Geschrei über Theurung des Brods sich bisher unter allerlei Zeitumständen so oft und so laut erhoben hätte, als in Frankreich. Und doch erinnere ich mich nicht, daß Frankreich nur in Einem Jahre dieses Jahrhunderts ausser 1709, drückenden Kornmangel erfahren hätte. Selbst die Jahre 1740 und 1771 sind für dasselbe weit erträglicher gewesen, als für das in wahre Hungersnoth damals gesetzte Deutschland. Dies scheint mir insonderheit von dem Umstande herzurühren, daß in diesem Lande der Preis des Brodes, dem Bedürfnisse und den Kornpreisen gemäß, fürs Pfund festgesetzt, nicht, wie in so vielen andern Staaten, das Brod in Folge eben dieser Umstände kleiner oder größer gebacken wird. Die Illusion, welche in letzterm Fall Statt hat, daß der geringe

Mann sich, oder wenigstens seine Hausgenossenschaft, für gesättigt hält, wenn er ein gleich theures, wiewol nicht gleich großes Brod niedergegessen, oder seine Kinder hat essen lassen, hat bei den Franzosen niemals Statt. Der erwachsene Mann und Arbeiter, der Einmal gewohnt ist, ein Pfund Brod bei jedem Mahle zu essen, entschließt sich nicht leicht, ein Viertheil oder ein Drittheil desselben abzuschneiden, und es für das folgende Mahl hinzulegen, glaubt auch nicht, sein Kind werde von einem Drittheil Pfund Brod satt werden können, wenn er demselben bis dahin ein halbes Pfund zugetheilt hat. Er glaubt also, täglich für seine kleine Wirthschaft eine gleiche Portion Brod haben zu müssen; und das wird ihm bei theurer Zeit unerschwinglich, wenn nicht sein Verdienst sich bessert. Daher scheinen mir die öftern Aufstände des Volks in den großen Städten Frankreichs zu rühren, von welchen wir in großen Deutschen Städten nichts erfahren. Ich habe nun schon in einer der größten Städte Deutschlands vier große Theurungen des Brodes, 1740, 1771, 1789 und 1795 mit 96 erlebt, aber auch nicht den mindesten Anschein eines Aufstandes des geringen Mannes bemerkt. Daher rührte die Aengstlichkeit der Könige Frankreichs, durch Niederhaltung

der Preise vom Pfunde Brod den Pöbel, ihrer Hauptstadt insonderheit, in Ruhe zu erhalten. Daß die erste Nationalversammlung nach dem Anfang der Revolution völlig so dringende Ursachen zur Aengstlichkeit hatte, bedarf nicht meiner Erläuterung, wiewol ich unten eine Ursache angeben werde, warum die Seestädte dennoch mehr, als andere, litten.

§. 2.

Ich bin also weit davon entfernt, über den so allgemein entstandenen Gedanken der Großen der Erde, von einer Möglichkeit, Frankreich auszuhungern, im mindesten zu spötteln. Den Spott verdiente der Einfall der Königinn Elisabeth, als sie im Jahr 1589 sich vermaß oder nur vorgab, durch ihre so unbedeutende Seemacht Spanien aushungern zu wollen, welches damals nicht so weit im Ackerbau zurück war, als es späterhin unter der Regierung der Philippe und Carl II. gekommen ist. Denn die Franzosen haben zu scheinbare Gründe zu diesen Gedanken gegeben, und geben sie noch eben jetzt. Von allen Beweisen der Feindseligkeit der mit ihnen kriegenden Mächte, schmerzt sie keiner so sehr, als das Verbot, oder die gewaltsame in vorigen Kriegen nicht gewöhnliche Störung aller Zufuhr von Lebensmitteln

zu ihnen. Man las ja fast in jeder Zeitung, wie sie die neutralen Mächte ansahen, und wie sie es ihnen dankten, daß sie ihr Recht, diese Zufuhr fortzusetzen, nicht aufgeben wollten. Man weiß, was sie für Verfügungen gemacht, wie sie ihren Seehandel selbst abgeschnitten, wie sie die Ausfuhr ihrer entbehrlichsten Produkte mehrere Monate durch verboten haben, wenn die Schiffe, welche diese aus ihren Häfen holen wollten, nicht ihnen Lebensmittel oder andere ihnen angenehme Produkte zuführten. Man las täglich die Beweise der Verlegenheit in ihren großen Städten, die so weit ging, daß wol keiner meiner Deutschen Leser ähnlicher Verlegenheit in Absicht auf seine Nahrungsmittel sich erinnern wird, als in welcher auch bemittelte Leute in Paris im März 1793, und zur Zeit der Schreckensregierung gelebt haben, als man ihnen das Brod Unzenweise zutheilte. Vielleicht hat Frankreich als Folge des Inhibitoriums den Mangel des Horn- und Klauenviehes empfindlicher gefühlt. Es war vorauszusehen, da Frankreich jährlich so viele Ochsen aus Ungarn, Polen, aus Deutschland, insonderheit aus dem Hohenlohischen, und so viel kleineres Schlachtvieh bekommen hatte, und da die Schaaf- und Schweinezucht in demselben so schwach in Vergleichung anderer

Länder ist, daß es dies gar sehr empfinden würde. Dabei aber vergesse man nicht, daß Frankreich in allen ehemaligen Reichskriegen alles durch und aus Deutschland ihm zugeführten Schlachtviehes ebenfalls hat entbehren müssen. Warum ihm jetzt diese Entbehrung härter fällt, wird sich in andern Ursachen finden, als in dem Verbote selbst.

§. 3.

Man bedenke, daß dies Volk mit der Revolution in die größte Unordnung in Absicht auf seine innere Wirthschaft gerieth, und wie seine Art den Krieg zu betreiben diese vermehren mußte. Deutschland ist der großen Kriege und Heerzüge leider sehr gewohnt geworden. Aber die Mächte, die bisher auf seinem Boden Krieg geführt haben, stellten einerseits nicht eine so ungeheure Zahl Menschen auf einmal und so nahe bei einander unter die Waffen; andererseits hatte man in der Oekonomie des Krieges ausgelernt. Die Contrakte über die benöthigten Lieferungen wurden zeitig geschlossen, und die Zufuhr den Bedürfnissen gemäß allmählig geleistet. Das mißlang Friedrich dem Großen auch in den Zeiten seiner größten Verlegenheit nie ganz. Auch die Franzosen verstanden es gut genug, so oft sie über

ihre Grenze etwas weit in Deutschland hineinrückten. Dies bewirkte freilich Theurung hie und dort, und einzelne Länder, wo die Heere gar zu zahlreich und gar zu lange standen, fühlten drückenden Mangel, wiewohl mehr auf dem platten Lande, als in den Städten.

§. 4.

Nun denke man sich ein Volk, daß ungefähr den funfzigsten Theil seiner Brodesser auf einmal unter die Waffen stellt, und sie den Gränzen zujagt. Als dies anfing, waren die Anstalten zu deren Versorgung schlecht; und haben sich seitdem wenig gebessert. Aber es gelang ihnen, so weit auf feindlichen Boden vorzudringen, daß sie sich großentheils mit dessen Produkten nähren konnten. Nachdem sie in ihre Gränzen zurückgetrieben waren, ist der Kopf manches Lieferanten unter der Guillotine gefallen, der unter den Königen den Gewinn seines Betruges ruhig mögte genossen haben. Aber man hat auch gesehen, daß sie seitdem in der ordentlichen Verpflegung der Heere nicht ausgelernt haben. Weil jedoch dieser als dem dringendsten aller ihrer jetzigen Bedürfnisse alles nachstehen mußte, so geschah demselben ein Genüge, gewiß aber nicht in der Ordnung,

welche man sonst kennt. Durch Requisitionen und Erpressungen von Freunden und Feinden ward genug für die höchste Nothdurft der Truppen, aber villeicht noch mehr für den Raub der Commissarien herbeigeschafft, und wie gewöhnlich in der Kriegsgeschichte die Beispiele von Heeren sind, die der Mangel der Lebensmittel zu dem Rückzuge nöthigt, so ist fast kein Beispiel, eines neufränkischen Heeres da, das aus dieser Ursache nur um einen Schritt gewichen wäre. Was also diesen Heeren nachgeschleppt wird, das entgeht den Städten. Wir lesen fast gar nichts vom Mangel auf dem platten Lande. Aber dieses leistet den Städten die Zufuhr nicht, welche es sonst leistete. Einen Beweis davon mag dies abgeben. So begierig die Franzosen auf jede Ladung Waizen, weniger auf die von Rocken waren, die ihnen noch zugeführt, oder von ihnen auf der See weggenommen ward, so verlangte ihnen nach keinem Hafer und Gerste aus der Fremde. Doch erfuhr man nicht, daß sie ihren Heeren fehlten. Beide sind aber auch kein Bedürfniß der großen Städte, die außerdem ihre Pferde großentheils zum Kriege haben hergeben müssen, auch des Gerstens weniger zum Biere bedürfen, als deutsche Städte. Zu einem nähern Beweise mag folgende Beschreibung die-

nen, die mir vor sechs Jahren ein vieljähriger glaubwürdiger Einwohner der Stadt Bourdeaux von deren Zustande gemacht hat. Diese hatte sonst im Frieden 120000 Einwohner, und genoß einen solchen Ueberfluß von Lebensmitteln in solcher Mannigfaltigkeit, wie wenig Städte in Europa sie genießen. Beiläufig darf ich anmerken, daß man mir nur Bourdeaux und Gottenburg als solche Städte genannt hat, die in Ansehung der Mannigfaltigkeit und Güte der Lebensmittel unserm in dieser Absicht so glücklichen Hamburg könnten an die Seite gesetzt werden, wofür ich freilich die Gewähr nicht leisten kann. Aber Bourdeaux versandte sonst sehr viel gesalzenes Fleisch, wovon ich den Belauf nicht anzugeben weiß, und 200,000 Fässer Waizenmehl nach den französischen Antillen. Das Fleisch ward ihm von Irland und vom Norden her gutentheils zugeführt. Zu dem Mehl aber konnte bloß französischer Waizen dienen, welchen die schönen fruchtbaren Ebnen von Montauban grossentheils dahin sandten. 200,000 Fässer Mehl, jedes gegen 200 Pfund schwer, erfodern nach einer Rechnung, durch welche ich diese Schrift nicht ausdehnen mag, welche ich aber genauer geben könnte, zwischen 9 und 10000 Hamburger Last. Da nun Bourdeaux dies alles jetzt nicht nach

Amerika ausführen kann, so müßte es für seinen eignen Verbrauch einen Ueberfluß an Lebensmitteln haben, wenn jene 10000 Last Waizen ihm noch zugeführt würden, und es das Schlachtvieh bekäme, welches ihm sonst Guyenne und Poitou zuführte; und dies um so viel mehr, da ihm der Krieg so viele waffenfähige Brodesser entzogen hat. Dennoch ist es von keiner französischen Stadt so wahr, als von dieser, daß sie an Lebensmitteln, wo nicht beständig, doch von Zeit zu Zeit damals großen Mangel litt. Woher rührte dies? Daher, daß alles den unter Waffen stehenden Heeren zugeführt würde. Man hat mir dabei versichert, daß man bei der Requisition zum Kriege das Landvolk noch sehr schonte, desto schärfer aber die junge Mannschaft in den Städten aufsuchte, und außer der in den Städten entstandenen Gewerbslosigkeit auch die Theurung der Lebensmittel in denselben nicht ganz ungern sah, weil sie die junge Mannschaft nöthigte, sich unter die Waffen zu stellen, um sich gewiß satt zu essen.

§. 51.

Nun sind zu allen Zeiten die Seeplätze, nicht bloß in Frankreich, gewohnt, sich auf die Zufuhr von der See her zu verlassen. Gleiche Ursachen davon

haben allenthalben Statt. Für eine jede inländische etwas große Stadt kann man annehmen, daß die Gegend in der Runde umher sie in guten und bösen Jahren, in Kriegen und im Frieden versorge. Eine dicht an der See gelegene Stadt, wie Marseille, Toulon, Cette, Brest, Bajonne, Cherbourg, Honfleur, Calais u. s. w. kann nur aus dem halben Zirkel Landes umher sich versorgen. Was die andere Hälfte des Zirkels, wenn sie Land wäre, ihr geben könnte, muß über Wasser, aber weiter her zu ihr gelangen. Eine Stadt, wie Rouen, Bourdeaux, Nantes, die etwas hinauf an einem auch von der See her schiffbaren Flusse, und eine so große Stadt, wie Paris, die weiter hinauf liegt, muß Land- und Wasserzufuhr mit einander benutzen. In neuern Zeiten ist man solchen durch Kanäle zu Hülfe gekommen. Dergleichen hat Paris einige, London aber so viele zu Hülfe, daß aus dem ganzen Innern Englands ihm Zufuhr geliefert werden kann. Aber bei dem allen sind solche Städte gewohnt, einen großen Theil ihrer Subsistenz Seewärts her zu bekommen. Selbst London würde bald großen Mangel fühlen, wenn ihm die Zufuhr zur See, auch nur für einige Monate abgeschnitten würde. Es ist also kein Wunder, daß in fast allen denen französischen Städten,

auch nach der bekanntlich guten Erndte des Jahrs 1793, Geschrei über Mangel entstanden ist. Hier gebe ich dies bestimmter an, wie diese Verlegenheit entstehen mußte. Denn von dem Innern Frankreichs, und den nicht kleinen in demselben belegenen Städten, hörten wir nicht ähnliche Klagen. Der Zirkel Landes um sie her, aus welchem sie sonst ihre Subsistenz zogen, liefert sie ihnen noch, wenigstens zur Noth zuweichend. Wenn ähnliche Umstände, welches Gott verhüte! in Deutschland entstehen sollten, wenn dasselbe auf einmal 300,000 Mann mit allem zugehörigen Troß an seine Gränzen schickte, aber alles dem von diesen zu führenden Kriege aufopferte, so möchte das Innere Deutschland, welches jetzt theilweise sich von seinen Producten nähret, dessen Flüsse in großen Weiten von einander fließen, und das, außer dem Brandenburgischen, fast gar keine Seeküste hat, das alles in viel ärgerem Grade erfahren.

§. 6.

Ich habe so viel eingeräumt, daß vielleicht mancher schon von mir erwarten wird, ich werde, dem damals so sehr beliebt gewordenen Aushungerungssystem wider Frankreich nun völlig beipflichtend

Aber davon bin ich noch weit entfernt. Die angegebene Rechnung und deren Resultate stehen eben so fest, als da ich sie zuerst niederschrieb. So lange, als man nicht erweisen kann, daß der Norden eine stärkere Zufuhr, als 50000 Hamburger Last an Frankreich ausliefern könne, so lange bleibt es auch wahr, daß mit der Entziehung dieser 50000 Last nur Verlegenheit in dem an die Zufuhr über See her gewöhnten Rande Frankreichs, aber kein so dringender Mangel bewirkt werden könne, der die Franzosen geneigt zum Frieden, und des unseligen Krieges müde machen könnte, in welchen sie so wild sich eingelassen haben. Man nehme an, die coalisirten Mächte hätten damals schon ihre Gedanken verändert, das Aushungerungssystem früh aufgegeben, allen neutralen und nicht neutralen Seefahrern freigelassen, jene 50000 Last ungehindert nach Frankreich überzuführen, und Holland und die in Flandern stehenden Heere der Alliirten hätten nichts davon bekommen, dann hätten diese 50000 Last nur Brodkorn für 500000 Menschen gegeben, und dieses hauptsächlich nur für städtische Einwohner, die nicht unter den Waffen standen. Dies wäre dann der funfzigste Theil der gesammten Einwohner Frankreichs. Oder wäre es möglich, dies Brodkorn durch das ganze Land in

gleichen Theilen zu vertheilen, so würde es so viel schaffen, daß ein jeder Mensch im Lande ein Funfzigtheil mehr im Jahre, d. i., wenn wir, wie ich oben roh angegeben habe, bei der Rechnung bleiben, daß ein Mensch 480 Pfund Brodkorn im Jahre braucht, so würde er nicht zehn Pfund Brod mehr im Jahre haben essen können, wobei ich nicht beachte, daß 10 Pfund Korn nur etwan 7 Pd. reines Brodmehl geben. Ließ sich hoffen, daß dies das geringste in dem damaligen außerordentlichen Gange der Dinge in Frankreich hätte verändern können? Werden die Neufranken deswegen nicht immer fortfahren, die Zufuhr zu den Städten zu schwächen, um ihre Heere reichlich zu versorgen? Würden nicht diese, insonderheit die Seestädte, noch immer verlegen geblieben sein, wenn diese das ihnen zugeführte Brodkorn allein aufzehrten, wird nicht vielmehr daraus erfolget sein, daß mancher Mensch nicht der Armee zulief, den damals der Hunger dazu trieb?

Ungefähr eben dies gilt von dem Verbot der Zufuhr des Fleisches. Ich habe gesagt, daß ihnen die Zufuhr davon zu Lande in jedem Reichskriege gemangelt habe. Dagegen hatten sie in manchem derselben, insonderheit 1734, die See offen, die ihnen damals

auch gesperrt war. Aber sie bedürfen dagegen alles des Fleisches nicht, das sie sonst, auch in Kriegszeiten ihren Colonien zuführten. Man mögte also annehmen, daß die Viehzucht im Lande selbst die Städte nicht in Mangel gerathen lassen würde. Aber so viele hunderttausende, die unter den Waffen stehen, und die man durchaus vollauf nähren will, entziehen ihnen das Fleisch, dessen sie bedürfen. Denn die Zutreibung des lebenden Schlachtviehes macht das Fleisch zu einem wol so wohlfeilen Nahrungsmittel für die Armee, als das Mehl, welches als eine todte Last herbei geschleppt wird, wozu die großen Kosten der Feldbäckerei kommen. In jeder andern Ordnung der Dinge werden die städtischen Fleischesser in Kriegszeiten nicht gleiche Folgen davon empfinden.

§. 7.

Es mag indeß so bleiben, wie es ist, so war doch kein anderer Rath für die Neufranken, als dieser: Sie müssen weniger essen, noch ein geringes weniger, als was sie dann noch essen könnten, wenn diese Zufuhr ohne Hinderung geschähe. Daß sie dazu sich schon entschloßen, haben uns die Zeitungen bereits erzählt. So etwas ist nie unter der

Monarchie geschehen, und dies zeugt von einer Steifsinnigkeit dieses Volks in jetzigen Umständen, welche man schwerlich erwartet hat. Der Beweis war also da, in welchem der Göttingische Herr Recensent mir nicht beipflichten wollte, daß nemlich ein Volk wolle weniger essen. Doch meine Behauptung: es muß weniger essen, steht immerhin gleich fest. Weil man nicht essen kann, was man nicht zu essen bekömmt, so muß man weniger essen, oder sterben. Dabei räume ich gerne ein, daß es in jedem Volke Menschen gäbe, welchen das Wenigeressen den Tod zuzieht, und daß man demjenigen es nicht anmuthen kann, der stark arbeitet. Bei aller Unordnung der Dinge sorgten die Neufranken so sehr dafür, daß diejenigen vollauf hatten, welchen sie die Arbeit des Krieges auflegten. Aber bei weitem der größte Theil eines jeden Volks arbeitet weniger schwer, und kann weniger essen, wenn er muß. Dieser lebte größtentheils in Städten, und diesen überliessen die damaligen Machthaber Frankreichs alle Folgen des Wenigeressens, und welches vollkommen so arg ist, den Folgen des Verdienstmangels, welche so viele Tausende hindern, auch nach guten Erndten sich satt zu essen. Die schwächer arbeitenden auf dem Lande kann man nicht in diese

Lage setzen. Sie nehmen den ihnen nöthigen Theil ihrer Produkte so lange vorweg, als nicht deren hoher Preis sie reizt, etwas davon ihrem Munde zu entziehen. Man bemerke wohl, daß noch keine Stimme im Volk sich erhoben hat: Laßt uns den Krieg aufgeben, damit wir uns wieder satt, und wohlfeiler essen können; helft unserm Verdienstmangel ab, daß wir die Früchte des Landes zureichend bezahlen können; oder führt den Heeren weniger zu, damit wir in den Städten mehr essen können.

Mancher meiner Leser wird sich vielleicht wundern, daß ich nichts von der durch die Factionen bewirkten Erkünstelung der Theuerung in Paris und von den wahrscheinlichen Folgen ihrer seltsamen Verfügungen über das Maximum der Preise sage, so sehr dies auch zur Bestärkung desjenigen dienen mögte, was ich behaupte. Denn jene Erkünstelung will mir noch nicht einleuchten. Aber, es mag die nun im März 1794 wieder gestürzte Faction den Brod- auch Fleischmangel wirklich erkünstelt haben, oder nicht, so hat sich doch auch dabei nichts von demjenigen gezeigt, was man von der Aushungerung Frankreichs erwartete, auch nachher eben so wenig, als das Brod bei Unzen ausgetheilt ward.

Wer weiß, was am Ende noch alles entsteht? Frankreich glaubte eine Demokratie zu werden. Der Wahn von Freiheit und Gleichheit machte für eine kurze Zeit eine Ochlokratie daraus, dann ward es unter Robespierre eine scheusliche Oligarchie, die sich durch grausames Blutvergießen so lange erhielt, als der Blick des Volks noch auf seine auswärtigen Feinde geheftet blieb, und es nicht merkte, wie es nun so gar nichts mehr war. Der 18te Fructidor 1797 machte abermals eine Oligarchie daraus, die sich zwar nicht mehr durch Blutvergießen, aber desto mehr durch eine aufs höchste getriebene Arroganz gegen Freunde und Feinde auszeichnete. Doch es war schamlose Insolenz, mit welcher sie durch ihr barbarisches Decret vom 29sten Nivose ein sinnloses Gesetz wider die Seefahrt aller Neutralen gaben, auf keine Vorstellung ihrer Gesandten achteten, und noch jetzt durch das Cassationstribunal zu Aix fortfahren, die in Folge desselben gemachte Beute sich zuzueignen. Aber es geschehe, was da wolle, so wird es nicht so wohl eine Folge der entbehrten Zufuhr von außen, die im Ganzen zu wenig ausmacht, als der schaudervollen Maaßregeln seiner Oligarchen sein, unter und neben welchen diese glauben, den Krieg mit überspannten Kräften fortführen zu können. Jeder Vo-

gen bricht gewiß, wenn er überspannt wird, und so wird auch dieser ja wohl endlich brechen, die Splitter der Brüche mögen dann hinfallen, wohin sie wollen.

Funfzehntes Kapitel.

Ueber das Verbot der Mineralien nach Frankreich.

§. 1.

Es ist wahr, der Krieg bedarf viel Metalle und jedes Volk wird in Verlegenheit gesetzt, daß, wenn es in Krieg geräth, dieselben nicht durch Handlung zu sich ziehen, oder sie aus seinem eignen Boden erlangen kann. Dennoch haben die Traktaten, welche ich oben angeführt habe, größtentheils nur die aus Metallen schon verfertigten Kriegsbedürfnisse, und wenige nur gewisse Metalle, als Materialien

zu jenen, für Kriegscontrebande erklärt. Nun aber ist Deutschland über den Sinn aller die Contrebande im Kriege betreffenden Tractaten weit hinausgegangen, und hat einige Metalle in die Reihe der Contrebande gesetzt, an die sonst nicht gedacht ward. Es ist kein Unterschied zwischen den rohen und fabricirten, nicht zwischen den unvollendet oder vollendet fabrizirten, auch nicht zwischen Handwerks-Waare zum Behuf des Friedens, und der für den Krieg anwendbaren gemacht. Meßing ist überhaupt auszuführen verboten, ohne zu bedenken, daß dasselbe das wichtigste Material so vieler Fabriken ist, in welchen der Kunstfleiß des Deutschen einen vorzüglich großen Lohn seiner Arbeit findet. Frankreich bedarf insonderheit des deutschen Meßingsdraths zum Behuf seiner Nadelfabriken. Nun sind zwar Nadeln noch von niemanden für ein tödliches Gewehr angesehen worden. Aber das kann ich mit Gewißheit sagen, daß man in Folge jener so allgemein ausgedruckten Verbote sich nicht getrauet hat, Meßingdrath von Hamburg aus über See dahin zu senden; selbst Musikdrath nicht. Denn dieser ist ja auch Meßing.

§. 2.

Es sei mir erlaubt, auch hiebei die Frage zu untersuchen, ob und wie weit eine für die Frankreich bekriegenden Mächte wünschenwerthe Verlegenheit für die Franzosen aus diesen Verboten zu erwarten sei?

Gutes rohes Eisen fehlt Frankreich, aber nicht schlechtes sprödes Eisen. Jenes bedarf es freilich zu allerlei Kriegswerkzeugen, und zum Schiffsbau. Aber in diesen ist der Aufwand nicht so groß, und nach der Abnutzung ist das alte in seiner Art gute Eisen doch ein gutes Material zum Umschmieden: zum Guß ist alles Eisen gut, und von diesem geht weit mehr in dem Gebrauch des Krieges in Kugeln und Bomben verloren. Aber an diesem fehlt es Frankreich gewiß nicht.

Rohes Kupfer ist das Material des groben Geschützes. Aber ein besseres Material ist das zum Glockengut mit andern Metallen zusammengeschmolzene Kupfer. Daran hat Frankreich keinen Mangel gehabt, da es auf die Einschmelzung der Glocken verfallen ist, noch ehe es erfuhr, daß die Deutschen ihm kein rohes Kupfer wollten zukommen lassen. Es hat gewiß um so viel mehr Glocken eingeschmolzen, die es sonst geschont haben mögte.

Messing mag freilich dienen, einige im Kriege zur Bequemlichkeit dienende Geräthschaften daraus zu verfertigen, Flinten und andre Waffen zu beschlagen, Degengefässe zu machen u. s. w. Aber wird auch ein Volk durch Mangel des Meßings in der Führung seiner Kriege in wirklich dringende Verlegenheit gesetzt werden? Wird es nicht altes Meßing genug bei sich sammlen, und, wenn es nicht anders kann, dies Metall nicht brauchen? Wenn es z. B. seinen Grenadieren kein Meßingblech vor die Mützen und auf die Patrontaschen geben kann, wird das denen Muth schwächen?

Schwefel und Salpeter sind, so wie das Schießpulver, dessen Material sie sind, schon in den meisten Commerz-Tractaten für Contrebande erkannt, und schwerlich wird ein Kaufmann es wagen, sie über See nach Frankreich zu schicken. Er würde keine Assecuranz darauf bekommen, und ein eignes Schiff daran wagen müssen. Im vorigen Jahrhundert bedurfte Frankreich mehr, als jetzt, der fremden Zufuhr von beiden. Aber schon um 1690 brachten seine eignen Salpeterwerke 3 Millionen Pfund im Jahr auf, und späterhin sind sie in Folge von Türgots Aufmunterung sehr vermehrt worden.

Blei ist zwar ein sehr nothwendiges Material des Krieges. Aber weil dessen Gebrauch so allgemein dienlich und es das gemeinste Metall ist, so hat man das rohe Blei noch nie meines Wissens für Kriegscontrebande erklärt. Auch ist Frankreichs Bedürfniß desselben von außen her viel kleiner geworden, seitdem seine vielen Bleigruben, insonderheit im Delphinat, besser als ehemals benutzt sind. Steigt dessen Bedürfniß durch deutsche Verbote der Zufuhr, so wird ihnen noch leichter, als den Nordamerikanern werden, es aus seinem Boden zu erfüllen. Denn es hat schon Bleigruben. Diese aber hatten keine in ihrem Kriege, und litten dringenden Mangel daran. Aber sie fanden bald in ihrem Lande bleireiche Berge aus, und setzten schon während des Krieges sie in Gang.

§. 3.

Ich will jedoch einen Beweis des Gesagten einschieben, daß nicht ich allein über diesen Gegenstand so geurtheilt habe. Der Verfasser einer kleinen Schrift: The Case of the War considered in a Letter to Henry Duncombe. London 1794, sagt S. 16: "Es setzt mich in Erstaunen, daß man es für einigermaaßen leicht angesehen hat,

die Ressurzen eines so großen und in allen Materialien der Manufacturen und der Natur so reichen Landes zu schwächen, als Frankreich gewesen ist. Denn wie wenig kömmt darauf an, ob ein Land Eisen unter seiner Erde hat, wenn in einem so unermeßlichen Landstriche dasselbe bei jedem Schritte über dessen Oberfläche zu finden ist? Wird nicht das Gitterwerk rund um die Gärten von Versailles eben so gute Gewehre geben, als wenn diese aus Eisenstangen geschmiedet werden, die frisch aus den Eisenhämmern kommen? Und wer kann den Vorrath von jeder Art Metall berechnen, der sich in einem solchen Lande, wie Frankreich, zusammen bringen läßt? Ich besorge, die europäischen Nationen werden des Krieges eher müde werden, als Frankreich ihnen wegen Mangels an solchen Bedürfnissen nachgeben wird. Ueber den Artikel des Salpeters läßt sich mehr zweifeln. Wie es sich wirklich verhalte, darüber dürfen wir bei der Schwierigkeit, authentische Berichte in Beziehung auf dieses Bedürfniß zu erlangen, uns nicht erlauben, neben den Thatsachen zu räsonniren. Ihre ungeheure Artillerie ist bisher nur gar zu gut bedient gewesen."

Es ist vielleicht als eine Folge von jenem Verbot anzusehen, daß die Franzosen bei ihren Einfällen

ins Ausland mehr aus Muthwillen und Rache wegen jener Verbote als aus wirklichem Bedürfniß allenthalben, die Metalle aller Art zu einem Gegenstande ihrer Plünderungen gemacht haben. Wie jede Kunst ihre Verbesserung und Verbreitung, so wie ihren Ursprung dem Bedürfniß zu danken hat, so hat auch dort das Bedürfniß auf die Erweiterung, um nicht zu sagen Verbesserung, der Kunst, den Salpeter zu bereiten, geleitet, so, daß nun jedermann dort Salpeter aus jedem Koth macht. Ueber Mangel an Schwefel hörte man nichts.

§. 5.

Doch mag sich Deutschland durch die *Hinaussicht* auf die Zukunft trösten. Werden die Neufranken wirklich durch dies Verbot sich in Mangel an rohen Mineralien gesetzt sehen, so werden sie dieselben nehmen, wo sie bei sich zu Hause sie finden. Sie werden das Blei und Kupfer ihrer Dächer, das Eisen ihrer Gärten, das Meßing aus ihrem Hausgeräth u. s. w. zu Kriegsbedürfnissen einschmelzen und umschmieden. Wenn sie dann endlich zum Frieden gelangen — denn dreißigjährige Kriege werden mehr und mehr unmöglich — so wird ihr Bedürfniß deutscher Metalle desto dringender sein.

Unter den halbverarbeiteten Metallen hat vor andern das Kupfer in Platten die Aufmerksamkeit kriegführender Seemächte erweckt, seitdem dessen Gebrauch in der Marine so häufig geworden ist. Das an Kupfer so reiche Deutschland mag es jedesmal mit Verdruß lesen, wenn in Handlungstraktaten kupferne Platten den contrebanden Waaren beigezählt werden. Denn es ist ein großer Gewinn für Deutschland, daß es an dem Kupfer, dessen der Ausländer bedarf, auch den Lohn der Vorarbeit gewinnt, die auf dessen so zahlreichen Kupferhämmern verrichtet wird. Auf eben denselben wird vieles Kupfer zwar in Platten, aber doch so vorgearbeitet, daß deren Gebrauch in friedlichen Beschäftigungen schon aus deren Form erkannt werden kann. Es ist schon schlimm genug, daß in solchen Traktaten, welche die Kupferplatten zur Contrebande machen, nicht wenigstens diese unterschieden werden. Aber ein Verbot der Ausfuhr alles Kupfers eilt den übertriebensten Foderungen derer Nazionen vor, welche dem Seevölkerrecht am meisten entgegenstreben. In Deutschland sollte man sich am wenigsten dazu entschliessen *). Was geht es uns

*) Vor der Revolution war den Deutschen Kupferhämmern ein tödlicher Streich dadurch widerfahren, daß die Abgabe auf alles nicht rohe Kupfer auf 20 pCt. erhöhet, gleich darauf aber

Deutsche, selbst in einem Kriege mit Frankreich, an, ob der Franzose sein Schiff mit Kupfer beschlägt? Der Vortheil davon ist, daß es besser segelt und vor dem Seewurm sicher ist. Weil aber die Erfahrung gibt,

in dem Handlungstraktat mit den Briten diese auf 10 pCt. gesetzt war. Dieses, sammt dem Vorzug, welchen dem Britischen Kupfer das Plätten durch Walzen, oder das sogenannte Lamininen gibt, setzte mehr als die Hälfte der Kupferhämmer in unserer Gegend in Stillstand, und von dem rohen Kupfer fel der Preis so sehr, daß die Theilnehmer an Deutschen Kupfergruben nicht dabei bestehen konnten, wiewol die Franzosen dem Mansfeldischen Kupfer den Vorzug vor allen andern Arten geben. Ich habe durch Abfassung dienlicher Vorstellungen in Französischer Sprache einen großen Antheil an dieser Sache gehabt, kenne sie daher aus dem Grunde, weiß, was ganz Deutschland dabei verliert, wenn der Vertrieb des geschlagenen Kupfers nach Frankreich von Hamburg aus stockt, bin auch bereit, einem jeden Deutschen Fürsten oder Minister die nähere Aufklärung davon zu geben. Bei den damaligen Französischen Ministern war nichts auszurichten. Der General-Controlör Lambert gab queere Antworten. Frankreich hatte Hamburg versprochen, es zu behandeln, comme la nation la plus favorisée du Nord. Lambert wollte die Engländer nicht für eine Nation du Nord gehalten wissen. In dem ersten National-Convent ward von einzelnen Mitgliedern der Sache entgegen gestrebt, deren Aussicht darauf ging, die wenigen Kupferhämmer in Frankreich zu heben. Eine Aussicht, welcher das Verbot der Ausfuhr alles Deutschen Kupfers nach Frankreich trefflich zu Hülfe kömmt. Endlich gab der zweite National-Convent ein gewieriges Decret, und alle Kupferhämmer kamen wieder in Gang, bis er durch das Inhibitorium aufs neue gestört ward.

daß das Holz hinter dem Kupfer noch schneller faulet, als ohne Kupfer, und die Kanonenkugeln schärfer durchschlagen, wenn sie auf dies Kupfer treffen, so dürfen wir nicht fürchten, den Briten, die zufällig Deutschlands Gehülfen in diesem Kriege geworden sind, durch Zufuhr der Kupferplatten nach Frankreich wesentlichen Schaden zu thun. Aber den Franzosen selbst nicht einmal für ihre Brandteweinsblasen, und für ihre Zuckerkessel in Frankreich und in den Kolonen Deutsche Kupferplatten gönnen wollen, das ist mehr, als was der aufs höchste getriebene Haß gegen ein feindliches Volk anrathen kann, und bleibt doch immer ein sehr empfindlicher Schaden für Deutschland.

Eben das läßt sich von den Eisen- und Messingblechen sagen, die eine von den Ausländern so sehr gesuchte Waare sind, und bei welchen man, wenn man nicht den Deutschen Gewerken geradezu schaden will, es durchaus vergessen muß, daß einiger Gebrauch derselben zum Behuf des Krieges Statt habe.

Das man an metallene Fabrikwaaren Deutschlands bei dem so allgemeinen Verbot des Bleies, des Kupfers, Messings und Eisens gedacht habe, mag ich kaum annehmen, wenn

gleich bei mancher derselben dieser oder jener Gebrauch zum Behuf des Krieges denkbar ist. Ich habe aber bereits oben erwähnt, daß es so gemißdeutet werde. Mißdeutungen sind die natürlichen Folgen von öffentlichen Verordnungen, deren Ausdrücke nicht genau abgewogen oder zu allgemein sind, und worin das nicht unterschieden worden ist, was unterschieden werden muß.

§. 5.

Die Ausfuhr der Lederwaaren nach Frankreich ist den Deutschen verboten, und in England ist die Ausfuhr der Schuhe für Hochverrath erkläret. Zwar ist Leder und insbesondere sind Schuhe ein sehr nothwendiges Bedürfniß für den Krieg. Aber ehe dies Verbot gegeben ward, hatten die Neufranken schon bewiesen, daß sie in ihrem Enthusiasmus für Freiheit und Gleichheit, und, als sie denselben durch Gewalt der Waffen über ihre Gränzen zu verbreiten, und andern Völkern aufzudringen suchten, nicht des Deutschen Leders, nicht der Britischen Schuhe bedurften. In Holzschuhen und großentheils ohne Strümpfe wandernd, haben sie das übel verwahrloſete Mainz eingenommen, und späterhin Breda erobert, auch für eine Zeitlang sich in Besitz eines

großen Striches von Deutschland und der gesammten Oesterreichischen Niederlande gesetzt; und dies in einer Jahrszeit, in welcher Kälte und Näsſe ihren Muth schnell hätten abkühlen mögen, in eben der Jahrszeit, in welcher 1757 Ludwigs XV. Linientruppen aus Deutschland eilends flohen, als sie unerwartet von Deutschen in ihren Winterquartieren angegriffen wurden, ungeachtet es ihnen wol nicht an Schuen damals fehlte. Aber man muß bei diesem in eine in ihrer Art neue Schwärmerei gerathenen Volke auf nichts rechnen, was in andern Umständen als wahrscheinliche Folge dieser oder jener gegen sie genommenen Maaßregel galt. Eben so wenig scheinen sie in ihrem bisherigen Kriegsgange der groben Deutschen Leinewand und Montirungstücher zu entbehren. In dem Anfange des Nord-Amerikaniſchen Krieges beschrieben die Briten in ihren Nachrichten den armseligen und oft seltsamen Aufzug der ihren regulären Truppen sich entgegenstellenden Amerikaner, deren einer seinen Kriegsrock aus einem bunten Teppich gemacht hatte, und hielten sich ihrer baldigen Besiegung schon gewiß. Aber schon da zeigte der Erfolg, daß der Sieg nicht davon abhänge, ob ein für seine Freiheit unter die Waffen tretendes Volk auf seinem Leibe alles das mit ins Feld nehme,

was man dem gedungenen Soldaten durchaus nicht fehlen lassen darf, wenn er bei guter Laune und in gutem Muthe erhalten werden soll.

§. 6.

Bald zeigten sich in manchem Staate des innern Deutschlandes die Folgen dieser Verbote. Die Gewerbe lagen in Folge der Verbote, der Erschwerung des Seehandels und der hohen Assecuranzen. Die Arbeiter empörten sich, oder droheten mit Empörung. Man darf nicht die Ursachen dieses Murrens in der Verbreitung Neufränkischer Grundsätze suchen. Menschen, die sich mit ihrer Händearbeit bis dahin kümmerlich nährten, haben in den Bedürfnissen ihres Magens eine dringende Ursache unzufrieden zu sein, und eine vortheilhafte baldige Aenderung ihres Zustandes zu wünschen, wenn die Arbeit aufhört, die ihnen ihre Nahrung gab, oder wenn sie sich auch nur mindert, und ihnen nahen Mangel drohet. Das ist eine Ursache, wovon die Großen der Erde nie eine Erfahrung gehabt haben, wie der ledige Magen auf Kopf und Herz wirke. Sie sind Menschen, und haben die Fähigkeit, auf die Ursachen des ihnen drohenden oder schon entstehenden Mangels zurück zu denken. Entsteht ihnen die Ueberzeugung, daß diese Ursachen von

ihren Regenten nicht abgeändert werden konnten, so tragen sie die Last mit Geduld, und kein Gedanke an Empörung entsteht. Man wird sich keiner solchen aus dem siebenjährigen Kriege in den Brandenburgischen, Sächsischen und andern Staaten erinnern. Dann behalten sie Muth und arbeiten fort, so gut sie können. Mitten in jenem Kriege gingen die Sachsen zu der Baumwollen-Spinnerei und Weberei über, als der Abzug ihrer Leinen sich minderte. Bei eben diesen Menschen erhält sich eine Erinnerung an vorige Zeiten. Sie selbst haben Kriege erlebt, oder die jüngern haben sich von solchen erzählen lassen, die ihre Gewerbe und Gewerke nicht niederschlugen, weil man den Vertrieb ihrer Kunstprodukte frei ließ. Dies erzählen sie sich insonderheit von dem siebenjährigen Kriege. Sie wissen es, daß Kriege, im gewöhnlichen Wege geführt, und nicht mit ungewöhnlichen Handelsverboten begleitet, manche Gewerbe beleben, manchen Händen Arbeit verschaffen, die ihnen im Frieden fehlte, oder minder reichlich lohnte. Aber als dieser Krieg mit einer solchen Erbitterung anfing, wußten sie es nicht vom Hörensagen, sondern die Verordnungen ihrer Oberherren sagten es ihnen, daß Produkte der Natur und Kunst verboten wären, die so

viele Deutsche Hände beschäftigen, die der Ausländer begierig suchte, und von welchen sonst kein Krieg ein Verbot der Ausfuhr veranlaßte. Sie wußten es, daß der Seehandel die nothwendige Erforderniß zur Belebung ihrer Gewerbe sei. Ganz unbekannt blieb es ihnen gewiß nicht, daß dieser Seehandel Deutschlands gerade in diesem Kriege auf eine sonst nie erhörte Weise gestört ward.

Sechszehntes Kapitel.

Grundsätze der den Deutschen für die Zukunft nöthigen Handlungspolitik.

§. 1.

Aber es ist nicht genug zu sagen, daß dieser Seehandel für jetzt auf eine nie erhörte Weise gestört wird. Man erlaube mir, den Blick meiner Leser auf die Folgen zu richten, welche die jetzigen Störungen fürs künftige haben werden. Denn in dieser Absicht habe ich die nicht kurze Darstellung vormaliger Störungen des Seehandels, und wie weit es

damit gegangen sei, vorausgeschickt. Man erinnere sich, daß die frühesten Traktaten die Bestimmung der Kriegs-Contrebande sehr einschränkten; daß in spätern Tractaten deren Bestimmung bald erweitert, bald wieder eingeschränkt ward, und daß ausdrücklich viele Dinge ausgenommen wurden, bei welchen die Frage nicht so ganz ungegründet war, ob sie zu den Kriegsbedürfnissen zu rechnen wären; daß Korn und Lebensmittel, Hanf, Schiffsbauholz, Planken, kupferne Platten und dergleichen bald dazu gerechnet, bald wieder ausgenommen wurden. Man erinnere sich insonderheit, daß Europa eine zur See übermächtige Nation hat, die sich das Recht anmaßt, allen seefahrenden Nationen, sobald ihr ein Krieg entsteht, ihren Umständen nach vorzuschreiben, was sie für Kriegscontrebande hält, und die Bestimmung davon nach Gefallen ändert; die den handelnden Nationen vorschreibt, alsdann den seit 200 Jahren natürlich gewordenen Gang ihrer Handlung nach ihrem Gefallen ganz umzuändern, und nur Eigenhandel zu treiben, die es ein Privilegium nennt, wenn sie mit unabhängigen Nationen Tractaten schließt, in welchen sie ein Anderes einräumt; die sich in Vorfällen, die sie nicht rein erlaubt hat, zum Kläger und Richter macht; welche die schwere Last der Kosten

ganz auf den unschuldigen Theil wirft; und welche bei dem Ausbruch jedes Krieges auf den Puls gefühlt sein will, wie sie es für dasmal gehalten wissen wolle.

Deutsche Fürsten! deutsche Rathgeber im Regiment! ist deutscher Patriotismus nicht ganz ein Unding, kann er wenigstens durch das Interesse rege gemacht werden, so widerstrebt ihm nicht bei dem Gefühl dieser mit jedem Kriege den deutschen Handel bedrohenden Kränkungen. Nicht, um schon jetzt denselben mit Nachdruck entgegen zu streben. Das konnte nur Friedrich der Große: einmal, als er für die in seinen Gerichten ausgemachte Forderung seiner Unterthanen ein Equivalent von den Briten *in* Händen hatte; ein zweitesmal, als Catharina ihre Seemacht den Anmuthungen der Briten an neutrale unabhängige Nationen in den Weg stellte. Was bei dem Ausbruche dieses Krieges versehen ist, bleibt versehen; und wer dadurch verloren hat, wird das Verlorne jetzt nicht wieder bekommen. Aber ich wünsche, daß es recht erkannt werden möge, was versehen, was verloren sei, und daß durch ernsthafte Ueberlegung des Vorgefallenen eine für das gesammte Deutschland geltende Handlungspolitik unbeschadet, welche doch ein jeder deutsche Regent

in der Hinaussicht auf sein Privat-Interesse — gern setze ich hinzu, auf das Wohl seiner Unterthanen — wird üben wollen, welcher ich durch das folgende auf keine Weise einreden will.

Ich wage es, die Hauptsätze dieser gemeinsamen für ganz Deuschland geltenden Handlungspolitik zu entwerfen, sie durch Erläuterungen und Zurückweisung auf manches bereits Gesagte oder anderswo von mir Geschriebene, mit möglichster Vermeidung aller Wiederholung, aufzuklären, und durch neue, mir unter dem Schreiben entstehende Gründe zu befestigen.

§. 2.

Es würde genug sein, diesen Satz bloß hinzustellen, wenn es nicht in so vielen Fällen sich zeigte, daß dessen Wahrheit nicht erkannt, wenigstens nicht gehörig beachtet wird. Dies beweißt hauptsächlich das sehr zuträgliche Reichsgutachten vom März 1793 den Landhandel in seinem Gange zu lassen, wenn nicht die Franzosen selbst ihn stören würden, im Gegensatz mit denen Vorfällen, welche, selbst unter Autorität deutscher Fürsten, zu eben der Zeit dem Seehandel zum Schaden vorgegangen sind, und noch

nicht aufhören. Ich halte also eine nähere Erläuterung nicht für überflüßig.

Deutschland theilt sich in Absicht auf den Seehandel in drei Haupttheile, in welchen der Gang der Geschäffte sehr verschieden ist. Der erste Theil ist der nordliche in einer nicht genau bestimmbaren Ausdehnung gegen Osten und Süden. Diese begreift alle Deutschland selbst angehörende Seehäfen, und der von diesen aus getriebene Seehandel ist fast allein deutscher Seehandel zu nennen. Denn es sind Deutsche, welche als Bewohner dieser Seestädte von denselben aus ihren Handel treiben. Es sind großentheils eben die Städte, welche in den Zeiten der Hanse durch ihren Handel und durch die Theilnahme der inländischen Hansestädte an demselben das nördliche Deutschland zu dem blühendsten Lande in Vergleichung anderer Staaten jener Zeit machten. Sie gaben dadurch den Beweis, welcher für unsere Zeiten noch nicht veraltet ist, wie sehr der Wohlstand Deutschlands von dieser seiner nordischen Seefahrt abhänge. In dem damaligen Gange der Handlung konnten diese Städte einzeln und alle ihren Handel auf eine sehr übereinstimmende Art führen. Der von mir im 2ten Bande unsrer Handlungsbibliothek S. 52 ff. angegebne Unterschied der Handelsplätze

in Marktplätze, Stapelstädte und Niederlagen hatte in jenen Zeiten noch nicht eigentlich Statt. Damit hat es sich aber sehr geändert, seitdem der allgemeine Handel sich nur an einzelne Städte so halten kann, daß in ihnen fast alle Gegenstände der Handlung sich beisammen finden, und alle Hülfsgeschäffte der Handlung mit Wirksamkeit betrieben werden können, welche Städte ich Marktplätze nenne. Solcher Städte hat für jetzt diese Gegend nur eine vom ersten, und eine andere vom zweiten Range, nemlich Hamburg und Bremen. Mit diesen Städten hat sich ein so großer Theil Deutschlands in eine theils engere, theils schlaffere Verbindung gesetzt, sieht sich aber durch die seit etwa 50 Jahren gemehrten Einsichten und Kenntnisse seiner Kaufleute im Stande an deren Seehandel einen directen Antheil zu nehmen, welchen der deutsche Kaufmann vorher nicht kannte. Jetzt geht fast kein Schiff von Hamburg und fast keins kömmt an, welches nicht wirkliches Eigenthum von Kaufleuten des innern Deutschlands verführte oder ihnen zubrächte. Dies zu bewirken hat so mancher der mächtigsten Fürsten Deutschlands sich bestrebt. Es ist dahin gekommen, wenn gleich nicht aus bloßem Gehorsam gegen sie, sondern mehr, weil und in so weit der Kaufmann es selbst für vortheilhaft

erkannte. Da es aber dahin gekommen ist, so sollten die Regenten Deutschlands es auch nicht vergessen, daß der Seehandel Hamburgs, Bremen, und für die Ostsee Lübecks, zum grossen Theile auch Handel ihrer Unterthanen sei. Stettin dient den Kaufleuten preußischer Staaten in ähnlichem Wege, die übrigen Wege an der Ostsee wenig oder gar nicht, theils weil die Handlungswege nicht in beträchtlicher Weite aus dem innern Lande zu ihnen führen, theils weil sie selbst einer Theilnehmung der Inländer an ihrer Seefahrt sich entgegen setzen, wovon man Beweise in meinem Bedenken über die Anmaaßungen Rostocks in dem dritten Bande unsrer Handlungsbibliothek kennen lernen kann. Aber auch von diesem directen Handel hängt der Antheil des innern Deutschlands an dem nordlich ausgehenden Seehandel nicht allein ab. Jeder nicht direkthandelnde, aber nicht von Einsicht entblößte inländische Kaufmann wird es seinem Fürsten oder dessen Ministern sagen können, wie sehr sein Wohlstand darauf beruhe, daß die Waaren, deren er in seinem Handel bedarf, mit mindest möglicher Störung auf den Hamburgischen und jeden andern ihm bequemen Markt, oder Stapelplatz über See gelangen, und, was er selbst zur Ausfuhr über See liefern kann, von den wenigen deutschen

Ausfuhrhäfen aus bei ihm gesucht, und ebenfalls ohne Störung über See verschifft werden könne.

Der zweite Theil Deutschlands ist der westliche, durch welchen der Rhein nach Holland zufließt. In diesem hängt der besondere Handel der in ihm lebenden thätigen Kaufleute großentheils von Holland ab. Aber er genießt keiner gleichen Theilnahme an demselben, und kann nicht mit gleichen Gründen seinen Wohlstand als mit dem holländischen Seehandel verbunden ansehen. Für diesen Theil ist auch der Landhandel mit Frankreich äußerst wichtig, und einige der vielen kleinen dort befindlichen Staaten bereichern sich fortdauernd in demselben.

Den dritten Theil macht fast allein der österreichische Kreis aus. Die Häfen seines Oberherrn, Trieste und Fiume geben ihm nebst Ungarn allein den Weg zur Ausfuhr und Einfuhr seiner Kunst- und Naturprodukten und seiner Bedürfnisse. Die Schiffahrt auf diese beiden Plätze geht fast ganz mit fremden Schiffen, welche alle durch Tractaten sich vor den afrikanischen Seeräubern sicher gestellt haben, dann aber von eben denen Beeinträchtigungen der Seefahrt bisher nichts erfahren haben, wenn nicht

ihre Reise in die nordlichen Meere England vorbei ging, und dies in Krieg verwickelt war. Doch giebt es auch Vorfälle in Kriegszeiten, in welchen sie abseiten Frankreichs leiden, dergleichen einen ich oben erzählt habe. Aber sie sind ungemein selten in Vergleichung derer, unter welchen die nordische Seefahrt leidet.

§. 3.

Zwar haben die freien Reichsstädte Deutschlands nach den Worten der Reichsverfassung große Rechte, welche die kleinste Reichsstadt dem größten Fürsten, wenigstens in ihren respectiven Collegien gleich, und sie über den mächtigsten, wenn gleich in neuern Zeiten gefürsteten, Reichsgrafen hinaussetzen, der nur ein Bankvotum (votum curiatum) hat. Es kömmt mir nicht zu, über die Vereitelung dieser großen Vorrechte in dem nach und nach eingeführten Gange der Reichstags-Berathschlagungen Klagen anzugeben. Aber ich kann mir nicht verbieten, den Gedanken zu äußern, daß es für das Handlungsinteresse des gesammten Deutschlands sehr zuträglich sein mögte, wenn in Fällen, die dasselbe betreffen, wie z. B. allgemeine Handels- und Ausfuhrverbote in Kriegszeiten sind, dem Reichsstädtischen Collegium

mehr eingeräumt, dasselbe zuförderst befragt würde, und in den nähern Berathschlagungen darüber die beiden höhern Collegien das Herkommen beiseite setzten, durch Re- und Correferiren sich für ein gleichlautendes Votum zu vereinigen, zu welchem das Reichsstädtische Collegium sein Ja oder Nein ohne einigen Einfluß abgeben mag. Hat doch das Religions-Interesse eine so wichtige Veränderung in dem Gange der Reichstagsberathschlagungen, das Ius eundi in partes, entstehen gemacht. Hier bedarf es weit weniger, nur so viel, daß die Reichsstädte nicht in Folgen eines gewissen Herkommens allemal sich überstimmt sehen, wenn ihre Meinung in Handlungsangelegenheiten vorzüglich gehört werden sollte. Man sage nicht, dadurch werde eine neue Hanse entstehen. Die Hanse that alles für sich ohne Rücksicht auf Reichsständische Verhältnisse, der ja nur sieben, höchstens acht jener Städte zustanden. Aber hier ist nur die Rede von billiger Einwirkung derer Reichsstädte, die auch größtentheils Handelsstädte sind, in die Berathschlagungen ihrer Bundesverwandten — wenn ich die deutschen Reichsstädte so nennen darf, — über deren gemeinsames Handlungsinteresse. Doch das sind nur fromme Wünsche, auf welche ich nicht hinaus denke, wenn ich

behaupte, daß die Reichsfreiheit der drei Hanseſtädte eine für wahre deutſche Handlungspolitik ſehr erwünſchte Sache ſei.

Ich bin in dieſer Schrift ſchon ſo oft auf dieſe Behauptung gerathen, daß Leſer, die mich bis dahin mit Geduld geleſen haben, jetzt beſorgen werden, mich in langweilige Wiederholungen hinein gerathen zu ſehen. Ich werde dieſe am beſten vermeiden, wenn ich die Sache darſtelle, wie ſie ſein würde, wenn dieſe Städte nicht Reichsfrei wären. Hier könnte man zwar noch zwei Fälle unterſcheiden, nemlich, daß ſie entweder unter der Hoheit eines deutſchen, oder eines fremden Fürſten ſtünden. Aber das mögte keinen erheblichen Unterſchied in den Folgen machen, welche ich ſo darſtellen werde, wie ſie ſich in Friedenszeit und in Kriegszeit ergeben würden.

§. 4.

a) Für die Friedenszeit will ich die Vorausſetzung beſtehen laſſen, daß der Oberherr, dem alle, oder die Oberherren, welchen einzeln dieſe Städte unterworfen wären, mit ganz richtiger Handlungspolitik den Handel ihrer Staaten, und insbeſondere die Aufnahme dieſer Städte beſtens zu be-

fördern suchen. Eine Folge davon würde auch diese sein, daß sie den Durchzug der deutschen Handlung durch dieselben sich sehr angenehm sein ließen, und ihn gewiß nicht vorsätzlich störten. Aber würde die Sache für das gesammte Deutschland noch eben so bewandt bleiben? Gewiß nimmermehr! Die Handlungspolitik eines solchen Fürsten würde zum nächsten Gegenstand die Aufnahme seiner Staaten, und dieser Stadt insbesondere haben. Die Aufnahme der Handlung des gesammten Deutschlands würde er in einen sehr entfernten Gesichtspunkt stellen. Zölle, welche die Ausfuhr der Kunst- und Naturprodukte seiner Staaten vorzüglich begünstigten, und unzählige Verfügungen zum Vortheil der Handlung seiner Unterthanen, würden die unausbleibliche Folge davon sein. Hamburg hat eine auf öffentliche gültige Acten so sehr begründete aber jetzt gar nicht benutzte Stapelgerechtigkeit, wie keine andere Stadt Deutschlands. (M. s. davon mein Bedenken über die Anmaaßungen Rostocks) Diese würde bald eben so hervorgesucht, und wieder in ihre Kraft hergestellt werden, wie Friedrich der Große vor vierzig Jahren es für Magdeburg that. Doch ich kann gewiß meinen Lesern überlassen, alles dazu zu denken, was ich noch hinzusetzen und zur Bestätigung der Beispiele

anführen könnte, wie ganz anders die Sache des deutschen Handels in einem solchen Falle stehen würde, als jetzt, da er seinen Weg Seewärts durch solche Städte findet, welchen jede Zunahme des deutschen Handels für ihren Zwischenhandel gleich angenehm ist, und für welche es nie einen Unterschied machen kann, aus welchem inländischen deutschen Staate die Waaren zu ihnen kommen, und zu welchem sie gehen: solche Städte, deren Spekulanten nicht fragen, wenn die Belebung eines Zweiges der Handlung ihnen vortheilhaft erscheint, welchem deutschen Fürsten das Land unterthan sei, dessen Kunstfleiß ihre Spekulation erfüllen, und durch eben dieselbe belebt werden kann. Der Kunstfleiß Schlesiens im Leinenhandel ist vor bald einem Jahrhundert durch hamburgische Spekulationen in Wetteifer mit den Franzosen gesetzt, als Schlesien noch Oesterreich unterthan war. Es hat keine Veränderung darin gemacht, daß dasselbe seit funfzig Jahren Preußen unterthan ist. Aber sie helfen auch dem Kunstfleiße der Böhmen, der Sachsen und der Westphälinger in ihrem Leinenhandel auf, und würden dem der Schwaben eben so gut zu Hülfe kommen, wenn sie dessen bedürften. Deutschland kann keine andere Veränderung der Zölle in diesen Städten erwarten,

als solche, die auf die Erleichterung des deutschen Handels abzielen. Hamburg hat schon lange allen Transitzoll aufgehoben, und würde sich gern zu einem völligen Freihafen machen, wenn andere Umstände es erlaubten.

Auch der Kaufmann würde in eben diesen Städten ein Mann ganz andrer Art werden, wenn dieselben nicht Reichsfrei wären, und dieß gewiß nicht zum Vortheil des deutschen Handels. Er würde sich an die Minister seiner Fürsten drängen, sich durch diese nicht etwan bloß Rang und Titel, sondern Privilegien und Monopolien zu erwerben suchen. Er würde Vorschüsse unter allerlei Vorwande von seinem Landesherrn bekommen, und, wenn er zu Grunde gienge, würden diese Gelder vorweg genommen werden, und den Gläubigern wenig oder nichts übrig lassen. Wenn es ihm gut geht, würde er sein Haupt erheben, sich adeln lassen, Landgüter kaufen und sein Vermögen der Handlung entziehen. Ein Umstand, welcher dem Lande keinesweges gleichgültig sein kann, welches in seiner Handlung sich an eine solche Stadt vorzüglich halten, und sie gewissermaaßen als eine Vormauer bei dem Entstehen großer Handlungsverwirrungen ansehen muß! Deutschland konnte es sich im Jahr 1792 zu großem Gewinn rech-

nen, daß bei der damaligen großen Verwirrung der britischen Bankergeschäfte, welche dort den Bankerott mehrerer hunderte verursacht hat, diejenigen Kaufleute Hamburgs, welche mit den Briten sehr verwickelt waren, theils Kräfte genug hatten, theils Ueberlegung genug anwandten, um stehen zu bleiben, so daß diese Verwirrung von Hamburg aus nicht weitere Folgen gehabt hat. Denn dieß kann ich mit Zuverläßigkeit sagen, daß in Hamburg nur ein einziges Falliment als Folge der Bankerotte in Gr. Britannien oder des großen Tepperischen Bankerotts entstanden ist, so sehr man auch ein mehreres fürchtete. Fielen gleich um eben diese Zeit mehrere beträchtliche Bankerotte vor, so ist doch ausgemacht, daß diese ganz andere Ursachen hatten, und ohnehin nach einiger Zeit unabwendlich gewesen sein würden, wenn gleich sie jetzt durch jene Vorfälle beschleunigt wurden. Unter einem Fürsten würde ein jeder Kaufmann in solchem Bedrange ein Moratorium suchen, und es erlangen. In einem Freistaate sucht er dies vergebens, muß sich helfen, so gut er kann, und hilft sich oft wirklich. Deß mag sich der durch Wechselgeschäffte an Hamburg verbundene Kaufmann mehr erfreuen, als der Kaufmann selbst. Wer einen von ihm selbst indoßirten Wechsel von sich giebt, läuft

um so viel wenizer Gefahr, je weniger derjenige, von welchem derselbe zahlbar ist, zu Behelfen einer oder der andern Art seine Zuflucht nehmen kann, und dabei geschützt wird.

§. 5.

b) Im Kriege aber würden, wenn diese Städte nicht Reichsfrei wären, die unabwendliche Folge davon diese sein, daß ein jeder Krieg, in welchen entweder Deutschland oder die Landesherren dieser Städte verwickelt werden, die Ausfuhrhäfen Deutschlands sperrte, und wenigstens deren Bürger nöthigte, ihre Handlung bloß in dem Wege zu treiben, in welchem ein bekriegter Staat sie führen kann, d. i., sie würden, wenn der Feind ihres Oberherrn das Recht der neutralen Flagge gelten ließe, zwar noch auf neutralen Schiffen ihre Güter verführen, aber, wenn er es nicht gelten ließe, oder, wie die Franzosen es in diesem Kriege aus Nachahmung thun, es im Kriege aufhöbe, dann würde auch nicht einmal ein neutrales Schiff dem Handel solcher Städte seine Flagge leihen dürfen. Die Güter Deutschlands dürften alsdann nicht anders über See gehen, als wenn sie vom Auslande her committiret werden. Der Spekulationshandel

dieſer Städte käme alsdann Deutſchland gar nicht zu Statten.

Ich weiß, daß ich hier von einer Sache rede, die von den Obern Deutſchlands vielleicht noch immer weniger, als jemals eingeſehen wird. Aber deſto lauter werde ich davon reden dürfen, damit ſie in der Hinausſicht auf künftige Zeiten recht verſtanden werde, und nicht wieder geſchehe, was im Anfange dieſes Krieges geſchehen iſt. Um auch hier nicht in Wiederholungen zu fallen, will ich nur den Fall ſetzen, es wäre den Hanſeſtädten nicht gelungen, ſich von dem Unglück wieder zu befreien, welches ihnen abſeiten der Franzoſen aus der ſchnellen Wegſendung des Lehoc entſtanden war: der franzöſiſche Nationalconvent hätte den Entſchluß vom 16. März 1794, der den Hanſeſtädten bis in den Maimonat wenig eine Million Thaler gekoſtet hat, nicht wieder aufgehoben, ſeine Kaper hätten ein jedes Schiff der drei Städte aufzubringen fortgefahren, und hätten alles Eigenthum der Hanſeſtädte auch in neutralen Schiffen für gute Priſen erklärt, wie ſie doch auch nun das Recht der neutralen Flagge aus Nachahmung der Briten aufgehoben haben. Und nun bedenke doch ein jeder, wie es um den Aus- und Ein-

fuhrhandel des gesammten Deutschlands stehen würde! Ich will nur einige Artikel des Handels zum Beispiel nehmen. Sage doch, wer es besser versteht, als ich, wie er deutsche Leinen nach Spanien versenden wolle. Nicht auf spanischen, nicht auf holländischen, nicht auf britischen Schiffen. Denn diese waren bis 1795 für die Franzosen insgesammt feindlich. Die Briten allein würden ihren Schiffen hinlängliche Convoyen geben können. Aber werden diese in Einer Fahrt von der Elbe bis nach Cadix sie begleiten? Sie würden also erst nach England geführt und dort in andre Schiffe nach Cadix haben umgeladen werden müssen. Dabei würde sich der Leinwandhandel in Deutschland schön stehen. Auch dänische und schwedische Schiffe würden sie nicht sicher haben hinführen können. Denn der französische Kaper würde sie als gute Prise angesehen haben, beides, wenn sie als spanisches oder als deutsches Eigenthum in den Connossementen documentirt wären. Es wäre also kein anderer Rath gewesen, als daß der deutsche Leinenhandel für Rechnung dänischer und schwedischer Kaufleute mit Schiffen dieser beiden Nationen gegangen wäre. Und wenn dann vollends was Gott verhüte! auch diese den Anfinnungen hätten nachgeben müssen, ihrer Neutralität zu entsa-

gen, was würde dann noch für Rath zu finden gewesen sein? Das alles aber änderte sich schon 1793 nachdem die Neufranken durch die Erinnerung geleitet, daß die Hanseſtädte eine genügende Antwort auf die Anfrage des Herrn Lehoc in Ansehung der Kaperei gegeben haben, allen Feindseligkeiten wider die drei Hanseſtädte wieder entsagt haben. Nun konnten alle Natur- und Kunstprodukte Deutschlands unter Deutschlands, unter hamburgiſcher Flagge zu denen Nationen gehen, die deren bedurften, außer denen, für welche die Deutschen selbst kein Geld lösen wollen noch sollen.

Eben so würde es mit der Einfuhr gehen. Mit jedem Schiffe würde es Schwierigkeit haben, und, um nur kurz zu sein, Deutschland würde auch nicht eine Citrone ohne Gefahr vom Auslande her bekommen können.

Das mag Deutschland bedenken, so lange es nicht in ganz veränderte und nicht vorauszusehende Umstände geräth. Nicht ein einzelner Reichsfürst, nicht das gesammte deutsche Reich kann bis jetzt nur einen Cutter zur Convoyirung seiner Seefahrer in See bringen. Es muß sich also äußerst lieb sein lassen, daß die Reichsfreiheit seiner vornehmsten Aus-

fuhrhäfen, welche eben so wenig mit gewaffneter Hand ihre Seefahrt schützen können, bisher eine Ursache gewesen ist, und selbst den Feinden einen Vorwand gelassen hat, sich mit ihnen in friedliche Verhältnisse zu setzen, und dem Seehandel Deutschlands diese drei Wege offen zu lassen. Es mag froh dazu sein, wenn diese Städte das ihnen als Reichsständen zustehende Jus foederum benutzen, um mit jeder zur See mächtigen Nation Handlungstractaten zu schließen, welche ihm Deutschland, eben so zuträglich im Fall eines jeden Krieges, als diesen Städten selbst sein können. Es muß sie deswegen nicht anfeinden, nicht mit dem Verfasser des oben angeführten Aufsatzes glauben, "daß dies mit ihren Obliegenheiten gegen den gesammten deutschen Staatskörper im offenbaren Widerspruch stehe, und ihnen einen den andern rtichsständischen Handelsstädten äußerst verderblichen Vortheil gewähren würde." Man überlege lieber alle Umstände kaltblütig, so wird sich finden, dvß in dieser Reichsfreiheit der Hanseſtädte eine für ganz Deutschland erwünschte Aushülfe in Kriegszeiten sich darbiete, von welcher das gesammte Reich den besten Gebrauch machen und durch die Verbindung dieser Städte mit dem Reiche allem wahren Mißbrauche derselben

begegnen kann, aber nie dieselbe sich selbst gewaltsam abschneiden muß.

Ich habe seit dem ersten Abdruck dieses Buchs noch zweimal Anlaß gefunden über diese wichtige Sache mit sehr verstärkten Gründen zu schreiben. Dies that ich zum erstenmale in meinem Versuche der Geschichte der hamburgischen Handlung, und nachher wieder mit noch mehrerem Ernst in der oben angeführten kleinen Schrift über die politische Wichtigkeit Hamburgs, und ihrer Schwesterstädte Bremen und Lübeck. In dem zweiten, durch Anmerkungen erweitertem Abdruck derselben habe ich insonderheit den großen Nutzen, den auch die deutsche Handlung von der hamburgischen Bank in ihrem jetzigen soliden Zustande hat, vollständig ins Licht gesetzt.

Vielleicht ist dennoch mancher meiner Leser der Meinung, daß ich mit einem zu warmen und zu ängstlichen Patriotismus für Hamburg dies alles zu einer Zeit geschrieben habe, da der Reichsfreiheit der Hanseſtädte von dieser oder jener Seite her eine nicht ganz eingebildete Gefahr drohete. Aber, was glaubt man denn, daß ich durch diesen Patriotismus

zu bewirken suche? Etwan dies, daß Hamburg und ihre Schwesterstädte in ihrer jetzigen Größe und Betriebsamkeit erhalten werden, oder besser noch, daß diese fortdauernd steigen mögen, wenn sie nur reichsfrei blieben? Keinesweges. Ich bin vielmehr überzeugt, habe es oft Freunden gesagt, aber niemals öffentlich geschrieben, daß die Hanseſtädte, und daß insonderheit Hamburg zu einer Wohnung von weit mehr Menschen sich erweitern würde, wenn es unter der Botmäßigkeit eines mächtigen Fürsten stünde. Noch immer ist es der Handlungsneid anderer Staaten, der es dabei erhält, daß Hamburg nicht an Größe und Menschenzahl den Hauptstädten großer Staaten gleich wird. Die Vortheile seiner Lage für die Handlung müßten schon längst dies gewirkt haben. Ein mächtiger Oberherr würde diese Verhinderniſſe seiner Vergrößerung ganz anders zu heben wissen, als eine kleine Republik dies thun kann, die nur immer damit zu thun hat, daß sie durch Klugheit und Nachgiebigkeit, auch oft durch abgezwungene Demüthigung die gegen sie aufsteigenden Wetter (dem französischen Ausdruck gemäß conjurer l'orage) beschwören, ohne sie ganz abwenden zu können. Dann würde sie nicht in den Fall kommen, der gerade jetzt, da ich dies schreibe, noch Statt

hat, daß zu gleicher Zeit noch eine Macht unter harten Bedrohungen ihres Handels ihr die Verhaftung einiger Flüchtlinge anbefiehlt, eine andere unter ähnlichen Drohungen ihren Gesandten abruft, und eine dritte ihre Schiffe in in ihren Häfen in Beschlag nimmt, und ungewarnt auf offenem Meere hinwegnehmen läßt. Mehr wage ich nicht über diesen in seiner Art einzigen Vorfall zu sagen. Aber daß ich so viel davon gesagt habe, wird mir hoffentlich nicht zum Verbrechen gemacht werden.

An dem Glauben aber halte ich fest, daß von einem zwiefach, ja dreifach größern, bevölkertern, ja selbst geldreichern Hamburg die Handlung Deutschlands und des gesammten Nordens nicht die Hälfte derer Vortheile ziehen würde, die sie jetzt davon ziehen, und so lange ziehen wird, als diese Stadt eine Freistadt bleibt.

§. 6.

Seit bald 200 Jahren ist keine Hanse mehr; und, wenn eine solche wieder entstünde, so würde es doch nimmermehr die alte Hanse wieder werden, welche mit mächtigen Flotten ihre Seefahrt schützen könnte. Eine Vereinigung des gesammten Reichs

für einen solchen Zweck mag ich ich nicht einmal als möglich angeben.

Aber Friedrich der Große nahm sich dennoch des Völkerseerechts gegen Gr. Britannien an. In dem ersten Vorfalle konnte er die Hand auf britisches Eigenthum legen. In dem zweiten war er seines politischen Einflusses gewiß, wenn er gleich kein Schiff der zur Behauptung der bewaffneten Neutralität bestimmten Seemacht beifügte. Zwar that er beides zum Besten seiner Nichtdeutschen und Deutschen Unterthanen. Aber ist denn das Deutsche Reich zu ähnlichen Schritten zum Besten aller ihm untergehörigen zu unfähig, zu ohnmächtig? Ist sein politischer Einfluß so gar unbedeutend, daß es zu keiner Zeit etwas dem ähnliches in Verbündung thun dürfte, was Friedrich der Große allein that?

Meine geschichtlichen durch diese Schrift veranlaßten Untersuchungen gaben mir nur wenig Vorfälle an, in welchen sich das deutsche Reich oder dessen Kaiser in dessen Namen des Völkerseerechts angenommen hätten. Aber es mögen der Fälle mehr gewesen sein, so ist doch nie ein für den deutschen Seehandel zuträglicher Erfolg daraus entstanden. Der falsche Schritt Max I. da er Schweden in die Reichs-

acht erklärte, hatte vielmehr einen für die Lübecker nachtheiligen Erfolg. Hat denn etwa das deutsche Reich in diesen Vorfällen sein Unvermögen gefühlt, die Rechte seines Seehandels zu vertreten? Daran lag es wohl nicht so sehr, als daß niemals recht erkannt ward, wie viel dem gesammten Deutschlande an dem Seehandel gelegen sei. Die Hanseaten schrieen zuweilen, als ihr Bund seine eigenthümliche Kraft zu verlieren anfing, aber nicht immer, wenn man ihnen auf der See zu nahe that. Und dann erfolgte dieß oder jenes abseiten des Reichs, aber ohne Nachdruck, und mit wenigerem Ernste, weil man jenem Bunde selbst nicht gewogen war. Als der Bund aufgelöset war, nur drei Städte den Namen der Hanseaten für sich erhielten, und diese seit dieser Zeit manches im Verein, manches jede besonders zum Behuf ihres Seehandels mit dem jedem Reichsstande zukommenden Rechte thaten, mit fremden Mächten Bündnisse oder Tractaten zu schließen, so ist man seit langer Zeit entwöhnt worden, die Angelegenheiten ihres Handels als das deutsche Reich angehend anzusehen. Der für Deutschland so wichtige Vortheil, in Reichskriegen neutral bleiben zu dürfen, mußte von Zeit zu Zeit als eine Begünstigung erbeten werden, ist ihnen noch keinesweges auf

immer ertheilt, und man ist vielleicht jetzt mehr als sonst davon abgeneigt. Was sie dadurch gewannen, ward bloß als Gewinn für sie, was sie verloren, bloß als Verlust für sie angesehen, welchen zu verwinden man ihre Sorge sein ließ. Es ist Zeit, daß die Sache endlich einmal in Deutschland von der rechten Seite angesehen werde, daß man aufhöre, die Vortheile des See- und des Landhandels der Hansestädte und der übrigen deutschen Ausfuhrhäfen einander entgegen zu stellen, und wohl erkenne, daß bei dem Gange, in welchem jetzt die Deutschen ihre Handlung betreiben, der deutschen Seehandlung und deren wenigen Ausfuhrhäfen kein Vortheil eingewilligt, oder von fremden Mächten ausgewirkt werden kann, der nicht dem innern Deutschland zu Gute käme.

Aber wird man fragen, was kann Deutschland besseres thun, als was es bisher gethan hat, um denen Irrungen in dem Völkerseerecht zu begegnen, welche den Seehandel seiner Ausfuhrhäfen in jedem Seekriege stören? Ich maaße mir nicht an, einen bestimmten Rath darüber zu geben. Aber, da Deutschland doch immer das Unglück hat, in die Kriege mit verwickelt zu werden, welche Europa erschüttern, und da es in jedem Kriege neuerer Zeit,

außer Einem, mit demjenigen Staate verbündet gewesen ist, und es gewissermaaßen auch diesmal ist, welcher dem Völkerseerecht am meisten entgegen wirkt, so ist auch für einen Laien in der Politik wenigstens die Möglichkeit denkbar, daß es diesem Staate in Kriegszeiten, wenn sein Beistand demselben so nöthig ist, in die nur gar zu willkührlichen Maaßregeln werde einreden können, durch welche er die deutsche Seefahrt stört. Und sollte nicht in Friedenszeiten die Behandlung eines Handlungstractats zwischen dem gesammten Deutschlande und jenem Staate möglich sein, durch welchen wenigstens so viel erlangt würde, daß die unschädliche Handlung mit deutschen Waaren, bei welcher gar kein Bedürfniß des Krieges denkbar ist, und mit allen rohen zu allen Bedürfnissen des Lebens anwendbaren Materialien in den natürlichen Gang gesetzt würde, daß der Brite nun noch fragen dürfte: Weß ist das Schiff? nicht aber: Geht die Waare zu dem Kaufmann der uns feindlichen Nation als ein Eigenthum des sie versendenden Deutschen unter dessen Verkaufscommißion, oder als ein Eigenthum des Ausländers, der sie committiret. Ich habe bereits oben eingeräumt, daß die Frachtfahrt neutraler Schiffe von einem feindlichen Hafen zum andern, so lange nicht dem Völkerrecht gemäß

sei, als die kriegführenden Seemächte noch nicht der Kaperei ganz entsagen. Immerhin mag man darin den Briten nachgeben, wenn sie gleich mehr als Einmal dies Recht in ihren Tractaten andern Völkern eingestanden haben, und wenn gleich die Frachtfahrt der Deutschen im Kriege dabei verlieren würde. Aber es ist doch besser, daß solche Sachen einmal aufs Reine gebracht werden, und daß der deutsche Seefahrer, sei er einem reichsfreien oder nicht reichsfreien Ausfuhrhafen angehörig, endlich einmal wisse, wie er in Kriegszeiten daran sei, daß auch ihm gewisse Rechte gegen jene so willkührlich handelnde Nation zukommen, und daß der große Staat, welchem er untergehörig ist, sein Recht vertreten werde. Zwar weiß ich, daß ich dieß zu keiner so unzuträglichen Zeit hätte schreiben können, als jetzt. Aber das glaube ich doch, daß eben dieser Krieg Deutschland Lehren gegeben habe, und noch geben werde, welche so leicht nicht wieder werden vergessen werden. Man wird es nicht vergessen, daß derselbe hie und da eine Gewerblosigkeit hat entstehen machen, welche den vornehmsten kriegführenden Fürsten wahre Verlegenheit verursacht. Man wird es nicht vergessen, daß die deutschen Ausfuhrverbote die davon erwartete Wirkung auf den so gehaßten Feind nicht gehabt haben.

Man wird sich lange erinnern, wie übel Deutschland daran sei, wenn seine Leinen, sein Holz, seine Mineralien, und vollends, wenn das ihm entbehrliche Getreide nicht ins Ausland gehen können. Man wird hoffentlich es sich merken, daß man alle zu rasche Schritte vermeiden müsse, durch welche die Flaggen der Deutschen Ausfuhrhäfen die Neutralität verlieren, und daß einerseits der deutsche Spekulant mit 10 ja 20 Procent Assecuranz und der durch den Mangel neutraler Schiffe auf mehr als das zwiefache gestiegenen Fracht nicht fortkommen kann, anderseits der Ausländer, mit welchem man noch handeln darf, eben deswegen seine Bedürfnisse so sehr einschränkt, als möglich. Und so wird dann vielleicht dieses das letztemal sein, daß Deutschland, wenn gleich durch die Erbitterung des gerechtesten Krieges, verleitet ist, sich selbst seine wichtigsten Nahrungszweige abzuschneiden, und sich die Kräfte zu entziehen, deren es zur Führung eines noch immer so weit aussehenden Krieges so sehr bedarf.

Nachtrag.

I.

Am Ende des ersten Abdrucks des zu dieser Schrift gefügten Nachtrages gelangte ich zu verschiedenen Papieren und Nachrichten über den Gang des sogenannten rechtlichen Verfahrens der Briten wider die neutralen Seefahrer. Das wichtigste Stück war ein eben damals beliebtes Interrogatorium an die Seefahrer, durch welches man von ihnen alles herauszulocken suchte, was dem Gericht einen scheinbaren Vorwand geben konnte, das Schiff seiner Quasi rechtlichen Untersuchung zu unterwerfen. Zwar würde dies schöne Actenstück seinem Inhalt nach in dem Kap. 3 dieser neuen Auflage seinen Ort am besten gefunden haben. Aber es ist doch zu lang, um in die Reihe der §§ dieses Kapitels mitgestellt zu werden, und so habe ich ihm auch diesmal in dieser neuen Ausgabe lieber seinen Ort am Schlusse gegeben. Doch werde ich diesen Ort benutzen, um noch von einigen ganz neuen Beispielen schreiender Ungerechtigkeit dieses Gerichts Nachricht zu geben.

Mit der Post vom 11ten April 1794 wurden den hamburgischen und dänischen Interessenten

von ihren Correspondenten in London die Fragestücke mitgetheilt, nach welchen die Schiffer und das Schiffsvolk derselben verhört werden sollten. Ich besann mich eine Weile, ob ich dies merkwürdige Document der jetzt bestehenden britischen Handlungsinquisition ganz hieher setzen wollte. Aber die seltsame wahrscheinlich absichtliche Weitläuftigkeit, die Wiederholung von einerlei Fragen oder Zerreißung derselben in mehrere unter wenig veränderter Einkleidung, würde meinen Lesern, wie mir, gar zu langweilig geworden sein. Ich will also nur das erste Fragestück wörtlich übersetzt, und von den folgenden den Inhalt angeben, der mich zu manchen Anmerkungen veranlassen wird.

1) Jeder Zeuge soll gefragt werden: Wisset ihr nicht, habt ihr nicht gehört, oder glaubt ihr nicht, daß Contracte von einer viel umfassenden Beschaffenheit (of a very extensive nature) von gewissen in Dänemark, Schweden, Hamburg oder an irgend sonst einem Orte sich befindenden Personen welche von französischer Seite authorisirt worden, geschlossen sind, um die Franzosen mit Lebensmitteln und Schiffs- und Kriegsbedürfnissen aller Art während dieses Krieges zu unterstützen? von wem, wann

und wo, und auf welche Bedingungen sind solche Contrakte geschlossen, so wie ihr es wisset, glaubt oder gehört habt?

Anmerkung.

Kein Gericht verlangt von einem Zeugen, daß er mehr sage, als was er gewiß weiß, und dem zufolge beschwören kann. Die päbstlichen Glaubensinquisitionen allein nahmen alles für Zeugniß, was einer angab gehört zu haben, oder zu glauben. Auch in der Untersuchung schwerer Verbrechen achtet der Richter auf Hörensagen, Glauben und Muthmaaßen: nicht, um es als Zeugniß zu gebrauchen, sondern um auf Spuren gewisserer Zeugnisse geleitet zu werden, und solche Zeugen ausfindig zu machen, die das wissen, was sie sagen, und das Gesagte dann beschwören können. Diese britische Inquisition nimmt ganz den Gang jener Glaubensinquisition. Wissen, Hörensagen und Glauben, ist ihr gleich willkommen. Einigen Fragstücken ist die Ermahnung angehängt: Set forth the whole fully, and remember you are upon your Oath! (Gebt alles vollständig an, und erinnert euch eures Eides.) Der Eid wird also vorher abgenommen, alles zu sa-

gen, was die Befragten wissen, gehört haben, oder glauben.

Wahrscheinlich werden auch die niedrigsten vom Schiffsvolk befragt. Da denke man nun sich diese Leute ohne Erziehung, die sich in ihrer eignen Sprache nicht recht auszudrücken wissen, deren Aussagen über so verwickelte Dinge der Richter sich noch übersetzen lassen muß; und schwerlich dies von Leuten, die den Dialekt des dänischen, schwedischen oder niedersächsischen Matrosen verstehen. Man denke sich die Verwirrung solcher Leute unter dem religiösen Schrecken des Eides; und nun schliesse man, wie die Resultate aus dem Wissen, Hörensagen und Glauben solcher Menschen in solchen Uebersetzungen ausfallen, und was für Consequenzen ein Richter, wie Marriet, aus diesen Resultaten ziehen konnte.

Man wird aber die Absicht dieser und der folgenden Fragen nicht verstehen, wenn man nicht folgende Umstände weiß:

Daß die Franzosen, bei aller Unmöglichkeit, wirklich ausgehungert zu werden, Verlegenheit aus den Verboten der Zufuhr fühlten, daß sie alles mögliche

thaten, um sie dennoch zu erlangen, daß die Däni-sche und die Schwedische Nation sich allein in dem Rechte erhalten haben, in derselben fortzufahren, was man beiden in dieser Hinsicht angemuthet habe, und daß sie noch im Jahr 1794 sich vereint haben, jenes ihr Recht mit Macht zu behaupten, sind be-kannte Thatsachen. Mitlerweile haben einzelne Un-terthanen beider Reiche gethan, was sie glaubten, in dem Vertrauen auf den Beistand ihrer Obern thun zu dürfen, und was so lange kein Verbrechen gegen eine der kriegführenden Mächte ist, als ihre Regenten ihren Rechten noch nicht entsagt, und dem zufolge nicht ihnen verboten haben, den Franzosen alles zuzuführen, was nicht für Kriegs-contrebande angesehen werden kann. Die Dänischen Unterthanen waren um so viel mehr dazu berechtigt, weil der oben angeführte Traktat von 1780 noch bei ihnen im frischen Andenken war. Die dem ungeachtet erfolgten Schritte Gr. Britanniens gegen Dännemark und Schweden sind bekannt. Aber viel-leicht nicht so bekannt ist es, daß König Friedrich Wilhelm bei seiner damals noch thätigen Theilnahme am Kriege im Nachjahre 1793, wegen der in seinen Staaten so gut ausgefallenen Erndte, die Kornaus-fuhr aus allen Provinzen, namentlich auch aus den

Deutschen, freigab. Des Inhibitoriums geschah aber dabei gar keine Erwähnung. Denn dies geht die Einwohner Preussens gar nicht, den Einwohner der Deutschen Provinzen aber dann nicht an, wenn er selbst sein Korn dem Unterthan irgend einer andern Macht verkauft. Natürlich entstand also eine Spekulation der Franzosen, das Ostseeische Korn sich durch Hülfe Dänischer Kaufleute zu verschaffen. War es wahr, was die Zeitungen, insonderheit Britische, damals verkündigten, daß in Kopenhagen 5000 Last zur Verführung nach Frankreich aufgeschüttet wären, so war nichts jenem Traktat von 1780 widerstrebendes darin, wenn Dänen in die Absicht Korn in den Ostseeischen Häfen aufkauften, und es für eigne Rechnung den Franzosen zusandten. Die Kornpreise stiegen dadurch längst der Ostsee weit höher, als an der Elbe, wie ich bereits oben angemerkt habe. Es war für die Franzosen natürlich, daß sie zur Beförderung der aus dieser Zufuhr entstehenden Geldgeschäfte Agenten in den Norden schickten. Die Zeitungen erwähnten namentlich zweier solcher Männer, die sogar in Amsterdam erschienen sind. Es ist bekannt, daß sie bei dem Wunsche, wieder mit dem Auslande zu handeln, und bei dem Gefühle der Unmöglichkeit, in der fortwährenden Zerrüttung

ihres Geldwesens und dem auch von dem National-Convent selbst so gewaltsam gestörten Gange der Wechselgeschäfte und der Gefahr, in welcher das Vermögen jedes französischen Bankers noch immer war, anders als mit baarem Gelde zu handeln, 50 Millionen Livres baar in die Schweiz geschaft haben sollen. Wenn sie auch über die in diesem Kriege schwer zu erhaltende Versicherung mit den Versendern Contrakte geschlossen haben, so liegt auch darin nichts, das dem Traktat von 1780 zuwider liefe. Das alles ward den Briten nicht sobald kund geworden, da sie dies von den Dänen fortgesetzte Gewerbe als ein Verbrechen wider sich, trotz jenem Traktate, ansahen, und so inquisitorisch dagegen verfuhren, wie es aus den folgenden Fragstücken sich darlegen wird. Bloß zur geschichtlichen Aufklärung derselben erzähle ich dieses, nicht als unberufener Vertheidiger Dänemarks.

Doch nahmen die Briten auch das durch das Inhibitorium gebundene Hamburg mit in die Reihe. Ich habe bereits den Beweis gegeben, daß die Korn-Ausfuhr von der Elbe aus sehr schwach gewesen sei, ungeachtet Portugall und Spanien fortdauernd Korn gezogen haben. Aber auch diese Ausfuhr beliebt ihnen als für Frankreich bestimmt anzusehen, und es

galt ihnen für nichts, daß dieselbe von den Versendern jedesmal hat beschworen werden müssen.

Sehr natürlich haben viele das Korn verführende Schiffe ihren Weg nordlich um Schottland genommen, wiewol nicht bloß um der Britischen Kaperei im Kanal auszuweichen. Ein vieljähriger Freund von mir, ein Brandenburgischer Gutsbesitzer, wagte dies noch im Herbste des Jahres 1793 mit einer Ladung Weizen, die von Stettin durch den Sund, und vom Kattegat oben um Schottland nach Sevilla gieng, wo sie glücklich ankam. Er gewann dadurch 25 Procent, unter welchen man ihm in Hamburg und sonst nicht versichern wollte. Denn er wollte auch nicht dem Fall ausgesetzt sein, daß die Ladung von den Franzosen aufgefangen würde. Da der Krieg so lange gedauert hat, so ist dieser Weg als der sicherste und in Absicht auf die Assecuranz der wohlfeilste auch für solche Schiffe geworden, die der argwöhnische Brite für ganz tadelfrei erkennen muß. Wir werden aber unten sehen, daß schon der Versuch, diesen Weg zu nehmen, den Briten als verdächtig erschien. Was ich diesen Umständen noch beifügen könnte, wird besser seinen Platz bei den Fragstücken der Ordnung nach finden.

„Zweites Frageſtück, ob die Ladung in nordli„chen Häfen, namentlich auch in Hamburg, durch „Franzöſiſche Agenten aufgekauft, bezahlt, und „dem Verführer derſelben Entſchädigung verſprochen „ſei, u. ſ. w.

Anmerkung.

Wenn dies durch ordentliche Wege ausfindig gemacht werden kann, wenn die von den Kapern und Kriegsfahrzeugen durchſuchten Certificate Spuren davon angeben, ſo darf man freilich den Briten, die noch keiner nordiſchen Macht das Recht der neutralen Flagge eingeſtanden haben, noch nicht einreden, wenn ſie auf die gewöhnliche Art mit einer ſolchen Ladung, nicht dem Schiffe, verfahren. Aber wenn dies durch Hörenſagen und Glauben des Schiffsvolks ausgemacht werden, und das Schiff, um das Hörenſagen und Glauben herauszubringen, in Britiſche Häfen ſich einſchleppen laſſen muß, und die Certificate allein keinen Glauben haben, ſo iſt es ohne weitere Bemerkung klar, wie ſehr dadurch aller neutrale Handel geſtört werde.

Drittes Fragſtück, ob das Schiff nicht etwa bloß dem Namen nach nach Liſſabon, Corrunna, Genua und andern neutralen Häfen, in der That

aber für Frankreich bestimmt sei, und ob nicht solche Collusionen unter dem Schutz falscher Schiffspapiere öfters gebraucht werden?

Das vierte sehr weitläuftige Fragstück ist eigentlich schon in dem zweiten eingeschlossen, und betrift die in den Abgangshäfen versprochene Schadloshaltung auf den Fall der Wegnahme eines solchen Schiffs und Ladung.

Anmerkung.

Es ist ein Kunstgriff schlauer Actuarien in criminalibus, weitläuftig zu fragen und mit einerlei Frage öfter wiederzukommen. Ein schwacher Mensch wird leicht dadurch verstrikt, um zu *bejahen*, was er schon einmal verneint hat, und umgekehrt. Um dieser zweiten Frage mehr Eindruck zu geben, ist hier die feierliche Vorhaltung des Eides angehängt.

Das fünfte Fragstück fodert das Schiffsvolk auf, gegen den Schiffer zu zeugen, ob derselbe nicht unter dem Vorwande des Mangels an Wasser und Lebensmitteln einen Französischen Hafen zu suchen angewiesen oder entschlossen gewesen sei, und ob er dergleichen noch nicht auf vorigen Reisen praktizirt habe.

Die von den Franzosen den Versendern des Korns versprochene Entschädigung hat in sich nichts verfängliches.

Denn jedermann kann seine Versicherer wählen, wie er will. Das Britische Verbot wechselseitiger Assecuranzen in diesem Kriege geht das noch neutrale Dänemark nicht an, und würde auch dann, wenn es die Neutralität aufgeben müßte, für dasselbe nicht eher gelten, als bis dessen König auch seinen Unterthanen es gäbe. Die älteste Spur der Seeassecuranzen ist die vom Kaiser Claudius an die Eigenthümer des Korns, welches dem vom Mangel bedroheten Rom zugeführt ward. Warum sollten die Unterthanen eines unabhängigen neutralen Staates sich nicht dieselben von einem bekriegten Staate leisten lassen dürfen? Wenn sie unter gleichen Umständen Kriegs-Contrebande überführen, so sündigen sie wider ihre eignen Obern, wenn gleich diese dafür nicht anders verantwortlich werden können, als wenn sie dazu durch die Finger sehen, oder gar sie befördern. Dies habe ich bereits oben gezeigt.

Das sechste Fragstück: An wen Schiff und Ladung in irgend einem Französischen Hafen zu addressiren Anweisung gegeben sei.

Das siebente Fragstück ist abermal eine Wiederholung des zweiten und vierten. Dies kann nur dem lächerlich scheinen, der nicht die darunter versteckte Schlauheit des Concipienten der Fragen einsieht.

Achte Frage. Ob die Schiffe ingeheim an Kommissionäre in Französischen Häfen consignirt, diesen deren wahrscheinliche Ankunft angegeben, und ob und welcher Briefwechsel darüber geführt worden sei?

Neunte Frage. Ob das Schiff irgend eine Person als einen Supercargo am Bord habe oder gehabt habe?

Zehnte Frage. Ob das Schiffsvolk instruirt gewesen, gewisse Antworten, das Schiff und die Ladung betreffend, Englischen Kreutzern, und andere den Französischen Kreutzern zu geben?

Eilfte Frage. Ob man gesucht habe, das Schiff Französischen Kreuzern in den Weg zu bringen, mit der Reise deswegen gezögert, und sich den Französischen Küsten genähert habe, um vorsätzlich sich aufbringen zu lassen?

Zwölfte Frage. Ob in dieser Hinaussicht Papiere und Briefe nach Frankreich geschickt worden sein?

Dreizehnte Frage. In welchem Wege für die Bezahlung Rath geschaft, und was darüber correspondirt worden sei?

Die vierzehnte Frage: Ob drei darin benante in Kopenhagen sich aufhaltende Franzosen an der Befrachtung des Schiffs Antheil gehabt?

Die funfzehnte Frage enthält die Namen von drei Gothenburgischen, von acht und zwanzig Hamburgischen, acht Altonaischen Kaufleuten, den in oder bei Altona sich aufhaltenden Französischen Agenten und drei Stockholmischen Kaufleuten, über welche alle das Schiffsvolk befragt werden soll, ob sie an dem Schiff oder dessen Befrachtung Antheil haben.

Anmerkung.

Ich könnte hier wenigstens einen ganzen Bogen füllen, wenn ich alles hinschreiben wollte, was ich von diesen Männern sagen könnte, von welchen ich die meisten persönlich kenne. Aber ich will es bei Euer Hauptanmerkung bewenden lassen. Die namentliche Angabe der Hamburgischen Kaufleute ist nicht von einem Briten, nicht einmal von einem Manne gemacht, der so viel Englisch verstanden hätte, daß er wüßte, daß ein Mackler (broker) auf Englisch heiße. Der wirklich lächerliche Beweis

davon ist dieser: Der achtzehnte Name ist Mr. Macklers. So schrieb der Deutsche Kundschafter, und ließ nun die Namen von zehn Hamburgischen Schiffsmacklern folgen, ohne deren Theilnehmung kein Schiff von Belang von Hamburg aus in See geht. In London war man eben so unwissend in Ansehung der Worts Mackler, und man nahm den Namen Macklers für einen Familien-Namen, vielleicht von schottischer Abkunft, und folglich alle zehn Schiffsmackler, deren Namen darauf folgen, für Kaufleute. Die natürliche Folge davon mußte diese sein. Das Schiffsvolk kennt die Schiffsmackler besser, als die Kaufleute, welche in das Schiff laden. Man wird also auf die Frage: Do you know, do you believe or have you heard? sehr leicht von irgend einem die Antwort herausbringen: Ja wol, ich kenne Herrn Sprinkhorn, Herrn Brödermann, Herrn Wüpper u. s. w. Denn er ist oft an Bord unsers Schiffs gewesen, hat mit unserm Kapitän gegessen und getrunken u. dgl. m. Das wird dann der Britischen Schiffsinquisition genug sein, um alle von Hamburg absegelnde Schiffe für verdächtig anzusehen. Denn alle haben wenigstens mit Einem dieser Mackler zu schaffen gehabt. Ueber die Angabe der wirklichen Kaufleute möchte

man eben so sehr lachen. Es sind Männer darunter, die gar keinen Seehandel treiben, und Einer, der bloß einen Lumpenhandel treibt, für welchen das vornehmste Debouché noch immer England selbst ist. Herr Johann Gabe treibt bloß den Handel auf Portugal und einen sich daran knüpfenden Handel in die Ostsee, aber gar keinen mit Frankreich. Jede Unternehmung einer so bedenklichen Art, als die Verschiffung von Korn unter simulirten Papieren ist ganz wider seinen Charakter. Dagegen aber geht nicht leicht ein Schiff von der Elbe nach Portugal, in welchem sich nicht Güter von ihm befänden, und mehrere dieser Schiffe gehören ihm ganz. Nun aber ist sein Name in London, ich weiß nicht wie? ans schwarze Brett geschrieben, und jedes nach Portugal gehende Schiff wird verdächtig sein, weil in den Papieren von jedem derselben sein Name erscheinen wird.

Sage doch, wer nicht ganz durch Vorurtheile geblendet ist, ob es mit der Bedrückung des Deutschen Seehandels weiter gehen könne, als wenn einzelne Deutsche Faulschwätzer solche Namenslisten Deutscher Kaufleute nach England schicken, und diese zum Grunde der dortigen Inquisition gemacht werden. Auch das ist anmerklich, daß kein Name Eines

Kopenhagener Kaufmanns in dieser steht, ungeachtet jene Korngeschäfte fast allein über diesen Platz giengen. Sollte es vielleicht der Brittischen Inquisition an Dänischen Kundschaftern oder Familiaren fehlen, dergleichen sie an der Elbe so leicht findet? Und was hatte diese neu errichtete, auf Hörensagen und falsch erkundigte Nahmen urtheilende britische Schiffsinquisition zum Zweck? Nichts anders, als das Aushungerungssystem in der größten den Neutralen durchaus schädlichen Ausdehnung zu behaupten.

Die sechszehnte Frage bezieht sich auf die zwölfte, und verlangt nähere Angaben derer Gründe, warum der Zeuge glaubt, daß die Papiere simulirt sein.

Siebzehnte Frage, ob die Deponenten noch von andern Schiffen wissen, die in ähnlicher Absicht unter Segel gehen, und welche diese sein?

Die achtzehnte Frage verlangt von dem Deponenten Bericht von ähnlichen vorgängigen Reisen seit dem Anfang des Krieges, mit allen in den vorgehenden Fragstücken erwähnten Umständen.

Die neunzehnte, eine sehr weitläuftige Frage: ob dies nicht eine gewöhnliche Praktik der aus Nordischen Häfen segelnden Schiffen sei, und ob sie nicht, um sich einen Vorwand vorzubereiten, warum sie

Französische Häfen suchen, zu wenig Wasser und Lebensmittel mitnehmen?

Zwanzigste Frage, ob Schiffe mit solchen Ladungen angewiesen werden, anstatt der regulären Fahrt durch den Canal, nordwärts um Schottland zu gehen.

Anmerkung.

So weit ist es also gekommen, daß die Briten den neutralen Schiffen verbieten wollen, ihren Weg zu nehmen, wo der Ocean ihnen offen ist, und der nordischen Schiffahrt die Reise durch den Kanal als ihren regular course vorschreiben wollen. Wer nur etwas von der Geographie und Schiffahrt weiß, dem muß es einleuchten, daß jener Weg für jedes aus dem Kattegat segelnde Schiff bei weitem der leichtere und sichere sei, indem die Schiffe freie See haben, und nur einige gerade nordwärts segeln dürfen, um in diesen Weg zu gelangen, in welchem ihnen in den Sommermonaten die Dämmerung fast niemals fehlt. Auch die von der Elbe und Weser aus segelnden Schiffer würden, wenn sie, selbst im Frieden, westlich segeln wollen, Ursache haben, diesen Weg vorzuziehen, wenn sie in der Schiffahrtskunst gewisser wären, und nicht lieber in solchen Meeren

verblieben, wo sie bald nord- bald südwärts die Küste sehen. Denn der halbwissende Schiffer verläßt sich lieber auf die Land-Kenninghe, als auf den Compaß, Sonnenhöhe und astronomische Beobachtungen, die ihr allein auf dem freien Meere zum Führer dienen. Aber ich habe oben ein Schiff, es war ein Schwedisches, angeführt, das, ohne Britische Kreutzer scheuen zu dürfen, diesen Weg tief im Herbste nahm.

Wer diese Anmerkungen liest, den bitte ich mit mir seinen Blick auf die nordische Seefahrt zu heften. Noch einmal muß ich es sagen. Bloß die Beeinträchtigungen derselben sind mein Augenmerk. Ich rede das Wort keines Deutschen Seefahrers, der dem Inhibitorium zuwider mit einer Ladung Lebensmittel nach Frankreich sich durchschleicht. Ich rede das Wort keines Dänen und Schweden. Denn ihre Vertheidigung liegt in den Traktaten. Aber, daß es zu weit gehe, wenn die Briten unter dem Vorwande, das Durchschleichen einzelner Schiffe zu verhindern, alle ohne Unterschied einschleppen, und einer solchen weitschweifigen listigen Inquisition unterwerfen, für welche kein Schiff verdachtlos bleibt, das ist doch wahrhaftig zu viel. Wenn ich dagegen den Blick auf den Landkrieg werfe, so kann kein

Deutscher wärmere Wünsche für den glücklichen Fortgang desselben hegen, als eben ich.

Um jene Zeit ward mir ein Brief von dem Consul einer neutralen Macht in London, d. d. 30sten April von einem Freunde mitgetheilt, welcher mir erlaubt, folgenden Auszug aus demselben bekannt zu machen:

„Die Zahl der aufgebrachten Schiffe wird täglich größer. Nicht bloß Korn, sondern auch andre Ladungen werden hieher geschleppt. Es heißt, die Regierung will Fracht- und Aufhaltungs-Kosten zahlen; aber nur denen, wo nichts unerlaubtes verborgen gehalten worden, und nachdem ein förmliches Urtheil gesprochen worden ist. Wie wenig man mit diesem letztern eilet, kann das Schicksal der im vorigen Jahre 1793 aufgebrachten und völlig untadelhaft befundenen Schiffe, denen noch kein Recht gesprochen ist, hinlänglich beweisen. Die neutrale Schiffahrt leidet durch das Aufhalten solcher Schiffe unglaublich. Ich hoffe indessen, daß diese Proceduren endlich bald aufhören werden, da bis jetzt, aller so sicher scheinenden und von der partheiischen, allenthalben französische Gesinnungen riechenden Menge, so fest geglaubten Vermuthungen ungeachtet,

kein einziges unsere Flagge führendes Tractatenwidriges Schiff unter den aufgebrachten gefunden worden. Manche aus denen, die am Ruder sitzen, wissen dies hinlänglich genug, und sind der gerechten Klagen müde."

Aber diese Hoffnung ist seitdem schlecht erfüllt. Die neutralen, insonderheit die dänischen Schiffe sind bis jetzt wenig milder behandelt, wovon ich am Schluß noch Ein Beispiel statt vieler beibringen werde.

Mancher Deutsche Leser möchte sich dies gleichgültig sein lassen, zumal solche, die dem Dänischen und dem Schwedischen Hofe es übel nehmen, daß sie nicht auf den verhaßten Feind schon lange mit losgeschlagen haben. Ich wiederhole nicht, was ich von der Unentbehrlichkeit der Dänischen Schiffe für den Deutschen Seehandel mehrmals schon gesagt habe. Die ersten eilf Schiffe, welche damals von den Briten aufgebracht wurden, waren alle im Dienste des Deutschen Seehandels von der Elbe ausgesegelt, und nach Bilbao, Porto, Lissabon, Cadix und Livorno bestimmt. Die nicht durch die Straße gehenden waren fast alle Hamburger. Wahr ist es, daß Eins derselben, mit Leinen nach Bilbao bestimmt, bereits

wieder losgelassen, und dessen Eignern zur Vergütung Hoffnung gemacht ist. Dies Schiff muß denn recht silberrein befunden worden, und aus dem Wissen, Glauben und Hörensagen des Schiffsvolks nichts herauszubringen gewesen sein. Von andern Schiffen heißt es, daß man ihnen ihr Korn abnehmen, und nach der Factur mit zehn Procent Vortheil bezahlen wolle. Aber damit war Portugal und das damals noch mit Großbritannien im Frieden stehende Spanien schlecht zufrieden.

Bei dem allen muß man wissen, daß, wenn nach erkannter unrechtmäßiger Aufbringung Vergütung eingewilliget wird, diese nur bloß für das Schiff gelte. Der Einlader verliert durch den Verzug, wo nicht die Conjunctur, doch die Zinsen seines Geldes. Für beides steht ihm der Versicherer nicht ein. Das verliert dann nicht nur der hamburgische, sondern ein jeder inländischer deutsche Kaufmann, der einen direkten Handel treibt. Zwar hat mancher, auch unter den Großen der Erde, eine so hohe Meinung von den Vortheilen eines Kaufmanns, daß er glaubt, er könne das alles aushalten, und wisse, den bei Einer Unternehmung ihm entstandenen Verlust bei einer andern wieder einzuholen. Die

so denken, bitte ich, wes Standes und Ranges sie auch sind, sich mit den direkt handelnden Kaufleuten ihres Staates darüber ernsthaft zu besprechen, und insonderheit bei deren Bankerotten, die unfehlbar entstehen werden, wenn der Krieg noch lange dauert, sich zu unterrichten, wie viel die durch die Briten so willkührlich gestörten Unternehmungen in der erlaubten Ausfuhr deutscher Produkte dazu beigetragen haben.

Ich kann nur noch diesen Ort wählen, um nachzutragen, daß ich mich damals gewiß zu machen gesucht habe, ob Sir James Marriet gar keine Beisitzer bei seinen Urtheilssprüchen habe. Die Antwort aus London sagte mir, daß Gericht bestehe aus dem einzigen Richter, den Advocaten und Procuratoren. Die Advocaten, welche alle promovirte Doctoren der Rechte sein müssen, sind aber keine stimmführende Beisitzer, sondern argumentiren mündlich gegen einander, jeder für seine Parthei. (they argue the matter, being employed by each party.) Marriets jetzt Scotts Stimme gilt also allein, und das nennt man in England the high Court of Admirality, gerade als wenn man die Gerichtsstube eines Gerichtsschulzen

in irgend einer deutschen Stadt einen hohen Gerichtshof nennen wollte. Burn's Law-Dictionary, neueste Ausgabe, London 1792 belehrt mich in dem Artikel Admirality fast gar nicht. Ich kann nur daraus errathen, daß Marriets Vorweser vormals in Vollmacht des Großadmirals handelten, woher denn auch seiner Gerichtsstube hoher Titel kommen mag. In Criminal Sachen, als Seeräuberei, hat er drei oder vier von dem Lord Canzler ernannte Commissarien zur Seite; eine Jury von Zwölf instruirt den Prozeß, und eine andre Jury urtheilt ab. Aber in Prisensachen nimmt man es so genau nicht. Und was könnte auch eine Jury dabei thun, die nur aus den Gesetzen sprechen darf, da hier keine Gesetze zum Grunde liegen? Blackstone, welchen Burn fast immer ausschreibt, sagt ganz richtig: da dies (eine Prisensache) ein Streitfall zwischen Unterthanen verschiedener Staaten ist, so gehört es gänzlich dem Völkerrechte an, darüber zu bestimmen, nicht den Landesgesetzen des einen oder des andern Staates. Aber wenn man doch nur wüßte, was den Briten für Völkerrecht gelte! In dem jetzigen Kriege scheinen sie wenig davon übrig lassen zu wollen. Von der Appellation in Prisensachen sagt Burn bloß nach Blackstone, sie gehöre für

gewisse Commissarien, die hauptsächlich aus dem Privy Council bestehen. Nun schlug ich Privy Council nach, fand aber nichts. Man verarge mir nicht, daß ich so oft auf diese Materie zurückkomme. Diesmal aber war es mir auch um einen Beweis zu thun, wie wenig Licht über den britischen Rechtsgang, selbst bei britischen Schriftstellern zu finden ist. Ueber das pryvi Council giebt Herr Brandes in seiner Nachricht von der britischen Justizverfassung im 91sten Stück des hannöverschen Magazins vom J. 1785 das beste Licht.

Und das alles geht seit anderthalb Jahren unter dem Vorwande fort, daß dieser Krieg ein Krieg ganz besonderer Art sei, und ganz andere Maaßregeln erlaube, ja sogar erfodere, als welche in andern Kriegen Statt gehabt haben.

Ich wünsche den Waffen der coalisirten Mächte mehr Glück, als dasjenige, welches die verbündeten Feinde Frankreichs in dem spanischen Succeßionskriege hatten. Denn, um die Absicht des jetzigen Krieges zu erreichen, bedarf es eines noch viel gröſsern Glücks der Waffen. Aber jener Succeßionskrieg ist unter allen Kriegen neuerer Zeit mit der mindesten Erbitterung, mit der mindesten Störung

des Seehandels auf beiden Seiten geführt worden, wie ich oben angemerkt habe.

Und so glaube ich, daß bei dem glücklichsten Ausgange des jetzigen die Ueberzeugung bald entstehen werde, daß die Erbitterung, mit welcher er geführt worden, und die Aufopferung aller derer Vortheile, welche für den deutschen Seehandel zu erreichen man zu rechter Zeit hätte versuchen mögen, nichts zu demselben beigetrage habe.

II.

Ein hambargischer Kaufmann hat die, von dem spanischen Hofe, vor bald zwei Jahren an den Neutralen gegebene Erlaubniß, die Häfen des spanischen America directe zu befahren, benutzt, und unter andern im Monat August 1798 ein nicht großes, aber schnell segelndes, ihm und einigen seiner Mitbürger zugehöriges Schiff nach der Havana und Vera Cruz abgeladen. Die Hinreise war sehr glücklich. Es wurde zwar von einigen britischen Fregatten, und zuletzt unter Hispagnola von einer britischen Escadre angehalten; nachdem man alles in der besten Ordnung

gefunden, ließ man es gehen, so kam es am 23sten Sept. in Havana an, und gieng mit seiner ganzen Ladung am 10ten October nach Vera Crux unter Segel, woselbst es am 17ten desselben Monats ankam, seine Ladung verkaufte, für deren Werth dortige Produkte, insonderheit Cochenille, einkaufte, und den 17ten December damit wieder absegelte.

Am 16ten Jan. auf 342 Grad östlicher Länge, und 43 Grad nördlicher Breite demnach ungefähr 350 Meilen vom nächsten Lande entfernt, verlor das Schiff sein Steuerruder in einem heftigen Sturm, der Capt. machte ein Nothruder von Ankerthauen, und gelangte endlich in den Canal, allda gerieth es unter eine Convoy von 17 ostindischen Schiffen. Ein englisches Linienschiff, welches diese Flotte convoyirte, gab ihm noch ein Kabeltau und war ihm zur Erreichung des Landes behülflich, wo es am 30sten Januar im Hafen von Maracion in Cornwallis glücklich eingebracht ward, woselbst die nöthige Reparatur besorgt wurde. Kaum war solches anfangs M. März zum absegeln fertig, so erschien eine Ordre von der Admiralität, es anzuhalten, unter dem Vorwande, der Advocat des Königs sei der Meinung, die Lords der Admiralität müßten entscheiden:

Ob man einen Handel, der in Friedenszeiten den Neutralen verboten wäre, in Kriegszeiten als erlaubt ansehen könnte.

Die Eigenthümer erboten sich zu einer hinlänglichen Caution für Schiff und Ladung, um nicht die Conjunktur zu verlieren. Dies Erbieten ward nicht beachtet. Wohl aber ließ sich die britische Gerechtigkeit fünf volle Monate bis zum 16ten August Zeit. Der Richter entschied sogleich, Schiff und Ladung als neutrales Eigenthum freizugeben, wollte aber den Urheber der Anhaltung des Schiffs nicht in Kosten und Schadloshaltung condemniren, weil er glaubte, die obige Frage habe doch immer gemacht werden können. Als jedoch der Advocat der Sache ihm vorhielt, daß die Caution angeboten aber nicht angenommen sei, so decretirte er, daß dieses Umstandes wegen eine Klage wegen der Schadloshaltung Statt habe, vor welcher nun freilich der Ausgang zu erwarten ist. Mittlerweile ist die Conjunktur verloren. Die Cochenille galt im März 36 Schillig in London, im August aber nur 20 bis 21 Schilling. Der Verlust darauf steigt an 20000 Pfund Sterling. Dieser Fall hat viel merkwürdiges. Meine Leser belieben zu bemerken, 1) daß der Advocat der Krone einen neuen Gegenstand der Entscheidung der Admiralität

zu unterwerfen gesucht hat, nemlich, eine von einem bekriegten Staate erlaubte Handlung deswegen in England zu hindern, weil sie im Frieden nicht erlaubt gewesen. 2) daß man dieß während der Reparatur des Schiffes nicht in Frage brachte, da doch diese zwei Monate ganz hingereicht hätten, um über diesen neuen Vorwand gerichtlicher Untersuchungen zu entscheiden. 3) daß man die Caution nicht annahm, durch welche der Eigner die Benutzung der Conjunctur für sich würde haben erhalten können. 4) daß man nun volle fünf Monate die Sache schlafen ließ.

Ich habe an mehr als einem Orte meines Buchs erwähnt, wie wahrscheinlich es sei, daß die britischen Procedueren zur Absicht haben, den Neutralen den von den Briten beneideten Handel zu erschweren und zu verleiden, den sie selbst während ihres Kriege nicht fortsetzen können. Hier bestätigt jeder Umstand diese Absicht. Im März war es gewiß so klar, als am 16ten August, daß die Waare nicht zur Prise gemacht werden könne. Aber man wollte die Conjunctur mehr und mehr verlieren machen. Ein sehr bemerklicher Umstand ist es, daß britische Kaufleute insonderheit von Liverpool aus auf neutralen Schiffen große Unternehmungen in eben jenem von der

Krone Spanien erlaubten Wege gemacht haben. Dies gaben die Holländer und Franzosen zu Madrid an, und dies veranlaßten Hof jene Erlaubniß im Frühjahre wieder aufzuheben. Bei den britischen Zollstädten konnte dies nicht verholen bleiben. Jedoch ward es nicht zur Frage gebracht, ob eine im Frieden nicht erlaubte Handlung im Kriege dürfe geführt werden. Aber bei einem aus Noth in England einlaufenden hamburgischem Schiffe fand man es zuerst der Frage werth. Denn konnte und wollte man gleich die Waare nicht rauben, so konnte man doch dem Ausländer 20000 Pfund Sterl. des ihm im März sichern Gewinns durch Nichtannehmung der von ihm angebotenen Bürgschaft, und eine fünf monatliche Zögerung rauben, und ihn darüber noch in große Kosten versetzen.

III.

Ich habe S. 147 von einem 18jährigen Rechtshandel über ein gekapertes von den Franzosen wiedergenommenes und darauf verunglücktes Schiff erzählt. Allererst jetzt bin ich von dem Ausgange desselben unterrichtet worden. Er ist für die Versicherer gewonnen worden. Aber bewahre doch der Himmel einen jeden Mann, der einiges Recht hat vor solchen, wenn

gleich am Ende gewonnenen Prozessen. Dies mag folgende Berechnung beweisen.

Am letzten Decemb. 1798 erhielten die Reclamenten in dieser Sache in London von einem der Kaper Rheder H. M. da Costa der noch in zahlbarem Zustande war, die ihnen schon 1792 gerichtlich zuerkannte Entschädigung für das Schiff und die Ladung mit . Lsterl. 1054 ßl. 29 Pence.

Hiervon mußten die Kosten an den Procurator bezahlt werden mit . Lsterl. 300 19 ßl. 6 ;

Provision und Porto ; 212 3 ; 3 ;

Lsterl. 513 2 ; 9 ;

1781 und 82 waren bereits Kosten bezahlt . . 37 12 ; — ;

1785 — — — 205 18 ; — ;

1789 dem Advocaten bezahlt 200 — ; — ;

zusammen Lstrl. 956 12 ; 9 ;

mithin blieb ein Ueberschuß in London von ; Lstrl. 97 10 ; — ;

oder circa . Bcomk. 1365 — ; — ;

Die hiesigen Kosten betragen von 1781 bis 1793 Bcomk. 545 12 ßl.

von da bis ult. Dec. 1798 . Mk. 510 — Bmk. 1055 12 ßl.

Zum Ersatz des Schadens für Schiff und Ladung bleibt folglich ein Ueberschuß von . . Bcomk. 309 4 ßl.

Folglich nach 18 Jahren bei einem gewonnenen Reclam Proceß fast ein totaler Schade, ungerechnet den Verlust der Zinsen, die ganz mäßig (vom Vorschuß der Kosten allein) gerechnet 1793 schon Bcomk. 1610 betrugen, seitdem von 6000 noch 4 pCt. 1200 folglich 2800 Mk. Bco. betragen.

Da indessen, wie bereits oben angeführt worden, die Versicherten ihr Kapital aufgaben, so ist abseiten der Assecuranz bei dieser unglücklichen Sache ein baarer Gewinn von 309 Mk. 4 ßl. eingetreten.

IV.

Gerade bei dem Schlusse des Drucks erzählt das hamburgische Addreßblatt folgenden ganz neuen Vorfall, der sich dem einen und dem andern der beiden vorstehenden Fällen sehr ähnlich.

Das Schiff der Mohr, von Altona, Schiffer Helmers, aus der Havana nach Hamburg bestimmt, wurde im Kanal von der englischen Fregatte Euridice angehalten, alle Mannschaft, der Schiffer ausgenommen, wurde vom Bord geholt, und Engländer dafür mit einem Prisenmeister darauf gesetzt, der das Schiff durch die Needles nach England aufbringen sollte, es aber so ungeschickt führte, daß es durch seine Schuld bei der Insel Whigt scheiterte, und also Schiff und Ladung 44000 Pfund Sterling am Werth, verloren gingen.

Die in beiden vorstehenden Fällen gefällten Urtheile geben zum voraus unter der Voraussetzung, daß wider die Papiere des Schiffes keine Einwendung gemacht werden kann, die Entscheidung an, und daß der Kapitain der Fregatte 44000 Pfund bezahlen müsse. Der Fall ist klärer, als der erste war. Das Schiff ist in Folge seiner Captur und durch seine Leute geführt ganz verunglückt. Für das Erlaubtsein der Handlung zwischen der Havana und Hamburg entscheidet das Urtheil für das erste Schiff. Man mögte also das Beste von der britischen Justiz diesmal hoffen. Aber es wird ihr wehe thun, den Nehmer des Schiffs in die Erstattung des Werths seines Raubes zu verdammen, der nun ganz verlo-

ren gegangen ist. Vielleicht sind die Papiere des Schiffs mit demselben verloren. Oder sind sie etwan auf der Fregatte befindlich gewesen, so kann man dem Advocaten des Kapitains zutrauen, daß er schon etwas bedenkliches aus denselben herausfinden wird, um wenigstens einen langen Prozeß entstehen zu machen. Dann wird es auch wohl heissen, der Herr Kapitain habe seine Pflicht befolgt, wenigstens der stillen Pflicht, den Handel der Neutralen auf die Havana zu stören. Dann wird man ihn nicht mit den großen Kosten des Prozesses belasten wollen. Auch die Vergütung für das Schiffsvolk wird in eine Streitfrage kommen, welches freilich, wie bekannt, bis zum Tage der Verunglückung keinen Lohn weiter bekömmt, aber doch nicht darunter leiden soll, wenn es gewaltsam von dem Schiffe genommen wird, und dann dasselbe unter fremder Leitung verloren geht.

V.

Ich habe an mehr als einer Stelle meines Buchs den Briten aufgerückt, daß sie das Consolato del Mare nicht in dem zweiten Satze befolgen, vermöge dessen neutrales in einem feindlichen Schiffe gefundenes Gut dessen Eigenthümern wieder gegeben wird. Darin habe ich Unrecht. Aber der Irrthum ist deswegen verzeihlich, weil der Fall so selten vorkömmt. Denn, insofern sich ein neutraler Kaufmann auf das Recht der neutralen Flagge verläßt, darf er nicht in feindliche Schiffe laden. Dem Satz: frei Schiff, frei Gut, steht der Satz entgegen: ein feindliches Schiff macht neutrales Gut nicht frei, sondern es ist mit demselben verloren. Daher kann der Fall nicht anders entstehen, als wenn vor der Zeit einer Kriegserklärung neutrales Gut in ein Schiff verladen wird, das nun in vermeintem Frieden abgesegelt, aber auf dem Meere nach erklärtem Kriege genommen, und für gute Prise erklärt wird. Ein hieher gehörender Fall ist folgender:

Im vorigen Seekriege erklärte sich Spanien gegen England den 16ten Junius 1779. Ein vor diesem Tage von Mallaga mit Wein auf Hamburg

befrachtetes spanische Schiff erschien in vermeinten Frieden am 30sten Junius im Kanal, und ward von einem königlichen Kriegsschiffe zu Falmouth aufgebracht. Das Schiff ward für eine gute Prise aber der größte Theil der Ladung für neutral erklärt, und den Eigenthümern herausgegeben.

Das ist nun freilich dem Consolato del Mare gemäß. Aber von den übrigen Vorschriften desselben, daß dem Neutralen sein Eigenthum ohne allen Verlust und Schaden erstattet werden müsse, gilt nichts bei den Briten. Der Dispasche zu Folge war der Werth der zurückgegebenen Waare MkBco. 15997
Die Reclam und übrigen Kosten beliefen
sich in England auf . MkBo. 5277
und die in Hamburg verursachten auf 858

6135

das ist $39\frac{5}{16}$ pCt., welche von den Eignern oder deren Versichern getragen werden mußten.

Freilich würde der Dey von Algier beides, Schiff und Ladung sogleich wieder frei gegeben

haben, weil es zu bald nach der Kriegserklärung genommen war. Aber das davon in England nicht die Rede sei, ist so bekannt, daß ich darüber nichts sagen darf. Doch werde ich zum Ueberfluß auf das Kap. 3, §. 5. angeführte Beispiel verweisen dürfen.

Innhalt.

Seite

Erstes Kapitel.

Kurze Geschichte des Völkerseerechts und des veränderten Ganges des Seehandels. 1

§. 1. Unter der Alleinherrschaft der Römer konnte von keinem Völkerseerecht die Rede sein

§. 2. Auch noch nicht zur Zeit der Seeräuberei in den nordischen Meeren 2

§. 3. Auch die Hanse legte noch nicht den Grund dazu 3

§. 4. Lange vor dem Hansebund und dessen Seegesetze entstand ein Seegesetz unter dem Namen Consolato del Mare 4

§. 5. Innhalt derer Artikel desselben, welche den Seehandel der Neutralen betreffen 5

Inhalt.

Seite

§. 6. Billigkeit dieser Artikel, so lange noch des Feindes Gut genommen werden darf, wo man es findet 6

§. 7. Veränderter Gang des Seehandels in neuern Zeiten. 8

§. 8. Gebrauch der Schiffe in der Frachtfahrt 9

§. 9. Frankreich wird erst spät eine Seemacht, bedarf aber noch immer der fremden Kauffahrt 12

§. 10. Die Seeräuberei der Afrikaner steht dieser Frachtfahrt im Wege, und machte Traktaten mit denselben nothwendig 13

§. 11. In diesen ward die Regel: frei Schiff, frei Gut, nothwendig zur ersten Bedingung, und warum? 15

§. 12. Die nun zu erwartende Vereinigung der christlichen Seemächte erfolgte dennoch nicht 16

§. 13. Durch diese Traktaten wollten die Afrikaner nicht für sich eine Frachtfahrt erwerben, wol aber blieb die Frachtfahrt aller Nationen unsicher, die mit ihnen keine Traktaten geschlossen hatten 17

Innhalt.

Seite

Zweites Kapitel.

Von den Widersprüchen in den sich auf das Völkerseerecht beziehenden Verordnungen und Traktaten der Europäischen Staaten 19

§. 1. Anzeige einiger hieher gehörigen Schriften —

§. 2. Daß man dem Seehandel im Kriege nicht eben die Freiheit erlaubt, welche dem Landhandel so gerne gegönnt wird, rührt her 1) von dem Stolze der größern Seemächte gegen die schwächere, 2) von dem Handlungsneide der kriegenden Seemächte 23

§. 3. Uebersicht des Innhalts dieses Buchs bis Kap. 4 31

§. 4. Erklärung, was unter Contrebande natürlich zu verstehen sei 33

§. 5. Die Regenten erklären darüber 1) den Unterthanen ihren Willen, was sie den Kriegführenden Mächten nicht zugeführt wissen wollen. Bestimmungen des preußischen Seerechts darüber 34

§. 6. 2) Durch Warnungen über deren Betragen in Ansehung des Seehandels unter Zurückweisung auf ihre Traktaten, oder die Verordnungen der kriegführenden Mächte 47

Innhalt.

Seite

§. 7. 3) Durch Vorschriften für ihre Kaper 48

§. 8. I. Drei Beispiele solcher Traktaten, welche in Ansehung der Contrebande die mildesten sind. 48

§. 9. II. Sieben Beispiele von Traktaten und Verfügungen, welche in Ansehung der Contrebande strenger sind 49

§. 10. III. Fünf und dreißig Beispiele solcher Traktaten, welche das Recht der neutralen Flagge rein anerkennen.

England giebt die frühesten Beispiele davon 54

Merkwürdiger Traktat zwischen Frankreich und England 1655, in welchem auf Hamburg compromittirt wird.

In einem Traktat Frankreichs mit den Hansestädten werden sogar deren Güter in feindlichen Schiffen für frei erklärt. 54

§. 11. IV. Funfzehn Beispiele von solchen Traktaten, in welchen das Recht der neutralen Flagge nicht eingestanden ist.

Besondere Anmerkungen über die ältern französischen Verordnungen.

Ueber den Traktat Gr. Britanniens mit Schweden im Jahr 1661.

Inhalt.

Seite.

Ueber die Ordonnance de la marine vom Jahr 1681 und spätere harte Verfügungen der Könige.

Ueber Valins Geschwätz in zweien seiner Schriften.

Ueber das Betragen Frankreichs in seinen Tractaten mit Hamburg 62

§. 12. Ueber den neuesten, dem Recht der neutralen Flagge entgegen stehenden Traktat zwischen England und Nordamerika vom Jahre 1794. Die Hauptartikel des Tractats vom 1778 zwischen Frankreich und Nordamerika werden der Paralelé halber vorausgeschickt.

Hauptartikel jenes Tractats mit nöthigen Anmerkungen.

Vertheidigung der britischen Anmaaßungen durch die Nordamerikaner selbst.

Böse davon wider die gute Sache zu befürchtende Folgen 77

§. 13. Wenigstens hätten die Nordamerikaner die Festsetzung eines standhaften regelmäßigen Verfahrens in Ansehung der Neutralen zur Bedingung der Ratification machen sollen. 90

Seite.

14. Resultate der Vergleichung von bemerkten Verfügungen. 93

Drittes Kapitel.

Besondere Bemerkungen über das Verfahren der beiden Seemächte Frankreichs und Gr. Britanniens, und über einzelne Vorfälle. 101

§. 1. Von dem bösen Artikel der Ordonnance de la marine von 1681, und wie dieselbe noch damals im Widerspruch mit den Tractaten aufs neue zum Gesetz geworden sei 101

§. 2. Sechs neuere Beispiele von Beeinträchtigungen der neutralen Flagge, in zwei, von welchen ganz der Ordonnanz gemäß genausam entschieden ward. 106

§. 3. Darstellung des Verhaltens der Briten in Ansehung des Rechts der neutralen Flagge in neueren Kriegen. Muthmaßliche Ursache, warum Gr. Britannien während seiner Republik milde, aber unter den Monarchen immer hart verfahren sei 110

§. 4. Beweis, daß es diesem Staat durchaus an einem Völkerseerecht fehle. 112

§. 5. Von der äuserst mangelhaften Rechtspflege der Briten in deren sogenannten Admirali-

Seite.

tätsgerichte, bei der auch kein einziges geschriebene Gesetz zum Grunde liegt. Beweis davon in Beispielen aus dem nordamerikanischen Kriege. 117

1) Ein französisches Schiff ward vor der Erklärung der Repressalien 1778 genommen und condemnirt, weil der Capitain keine personam standi in judicio habe.

2) Bei einem dänischen Schiffe weiß der Richter selbst nicht, ob Fleisch Contrevände sei.

3) Desto rascher wird von ihm eine Ladung von dänischem gesalzenem Fleisch condemnirt.

4) Er macht einen deutschen Verlader zu einem Feanzosen, will dennoch billig sein, hat aber kein Verdienst dabei.

§. 6. Marriet fängt nach eigener Willkühr an, die Kosten nicht dem Schiffer und dem Schiffe, sondern blos der Ladung zur Last zu legen. Nöthige Erläuterung daräber 131

§. 7. Bis an den vorletzten Krieg entstand aus solchen Vorfällen eine Avarie Grosse für Schiff

Seite.

und Ladung zusammen. Drei Beispiele, da dieselbe auf $26\frac{7}{16}$, $26\frac{3}{16}$, und $38\frac{1}{3}$ pCt. anlief 137

§. 8 Beispie 1. einer Ladung, für welche allein 1778 nach Marriets Entscheidung die Avariegrosse auf $74\frac{21}{32}$ pCt. sich belief.

2. Bei einem andern auf $41\frac{1}{16}$ pCt.

3. einer andern Ladung werden wegen einer Kleinigkeit in zehn Monaten 33092 Mk. Bco. zur Last gebracht, die aber, weil die Ladung reicher war nur $14\frac{7}{32}$ pCt. betrug 140

§. 9. Sechs Fässer Blech 450 Mk. Bco. werth, bringen eine Ladung in Unglück, daß sie dreizehn Monat aufgehalten wird, und mit einer Avarie von $33\frac{1}{3}$ pCt. büßt 143

§. 10. Exempel von einem in 18 Jahren noch nicht geendigtem Prozesse über ein genommenes, wieder genommenes und darauf verunglücktes Schiff 147

§. 11. Gang dieser Prozesse in dem Admiralitätsgerichte und dem geheimen Rath 156

§. 12. Ueber drei 1792 vor Ausbruch des Krieges schon abgegangenen Schiffe 159

§. 13. Raubsucht von Privatleuten 162

Seite

§. 14. Ungerechtigkeit in der auf die Ladung und nicht auf das Schiff durch Marriet verwiesene Avariegrosse 162

§. 15. Frommer Wunsch für die Abhelfung dieser Ungerechtigkeiten 165

§. 16. Geldvortheile, welche aus diesem Verfahren sich über das Land verbreiten 165

§. 17. Unzulänglichkeit und Unbestimmtheit der Reglements für britische Kaper 165

§. 18. Verlegenheit der Neutralen, die keine Traktaten mit England haben 173

§. 19. Besondere Anmerkungen über den Traktat Dänemarks von 1670 175

§. 20. Marriets seltsame Auslegungskunst für die Tractaten 183

§. 21. Meine Apologie wegen einiger vielleicht hart scheinender Urtheile und Ausdrücke in in diesem Kapitel 184

Viertes Kapitel.

Beweis, wie jede bekriegte Nation in gewisser Absicht gewinne, wenn das Recht der neutralen Flagge nicht gilt, und Gründe, die dennoch dem Handlungsneide dawider übrig bleiben. 188

§. 1. Britische Kaufleute können unter gehörigen Ueberlegungungen nicht wider das Recht der neutralen Flagge streben 188

§. 2. Ueber die von den Briten den neutralen

Inhalt.

Seite.

Seefahrern gemuthete Beeidigung ihres Eigenthums 190

§. 3. Die Folge davon, wenn diese Eide mit Ehrlichkeit geleistet werden, sind nur ihren Feinden vortheilhaft. 194

§. 4. Bestätigung davon durch eine ungefähre Berechnung 200

§. 5. Neid über die Zunahme der Handlung der Neutralen im Kriege 201

§. 6. Aber der Kaufmann der bekriegten Nation fühlt bald, daß er die Seefahrt der Neutralen nicht entbehren könne 202

§. 7. Wie insonderheit der britische Kaufmann darüber denken müsse 205

Fünftes Kapitel.

Kurze und mit den nöthigen Bemerkungen begleitete Erzählung der wichtigsten Händel, welche aus dem Mangel eines allgemeinen Völkerseerechts in neuern Zeiten bis an die Epoche der bewaffneten Neutralität entstanden sind.

§. 1. Königs Johanns von Dänemark Verbot aller Handlung der Hanseaten auf Schweden war so gar ungerecht nicht 209

§. 2. Gustav I. König in Schweden, will die Seefahrt der Briten auf Archangel nicht leiden 212

§. 3. Die Königin Elisabeth behauptete 1576 das Recht der neutralen Flagge thätlich 212

Seite

§. 4. Handelt aber im J. 1589 demselben durch Wegnahme von 60 hanseatischen Schiffen, gewaltsam entgegen. Erste Spur eines Aushungerungssystems. A. Gentilis noch immer nachgeahmte Doppelsinnigkeit in Ansehung dieses Rechtes 213

§. 5. König Friedrich II. in Dänemark will die Fahrt auf Archangel nicht gelten lassen, weil sie zwischen Norwegen und Island durchgeht, und sein Sundzoll dabei leidet 215

§. 6. Der schwedischen Könige Versuch in und nach dem Jahre 1560 allem Handel auf Rußland zu wehren 216

§. 7. Aehnlicher Versuch Karls IX. in seinen Kriegen mit Polen 217

§. 8. Der dadurch zum Krieg gereizte König Christian IV. thut dennoch ein Gleiches wider die auf Schweden schiffenden Hanseaten. Einziges Beispiel in seiner Art, daß Kaiser Matthias sich des deutschen Seehandels annahm 218

§. 9. Die V. Niederländer unternehmen sich 1599 allen Handel auf Spanien zu verbieten. König Heinrich IV. fügte ihnen 218

§. 10. Händel wegen einiger von den Holländern in der Elbe verbrannten britischen Schiffe 221

§. 11. Gr. Britannien und Holland vereint wollen allem Seehandel auf Spanien wehren. Das in diesen Händeln übersehene

Inhalt.

Seite.

Recht der neutralen Flagge triumphirt in fast allen Traktaten von 1642 bis 1675. Dänemark nimmt um diese Zeit nicht gehörig seine Vortheile bei den Briten wahr 222

§. 12. König Wilhelms III. schreiende Gewaltthätigkeit, mit welcher er allen Handel auf Frankreich zu untersagen versucht, und die vereinigte Niederländer einzustimmen nöthigt 225

§. 13. Im spanischen Succeßionskriege ging alles gelinder als jemals für die Seefahrt der Neutralen ab 234

§. 14. Von dem Betragen Schwedens in dem großen nordischen Kriege und auch späterhin 235

§. 15. Von den Leiden der vereinigten Niederländer in den drei Seekriegen 1738, 1755 und 1778 an 236

§. 16. Gesichtspunkte, welche beim Verfahren der Briten gegen andere Nationen gelten sollten 240

§. 17. Ueber den von den Briten gern gebrauchten Ausdruck, daß sie einige Nationen privilegiiren. 242

§. 18. Ueber die Händel Gr. Britanniens mit Preussen nach dem österreichischen Succeßionskriege. Ausflüchte, der darüber befragten und den britischen Staatssecretair Carteret unmündig machenden auf das Con-

Seite.

solato del mare sich berufenden Rechtsgelehrten 244

§. 19. Die Entscheidung über Prisen steht zwar dem Staate zu, der sie macht, aber er muß nach festen Gesetzen recht richten 250

Sechstes Kapitel.

Ueber das Entstehen der bewaffneten Neutralität

§. 1. Mit dem Ausbruch des Krieges zwischen Frankreich und Großbritannien 1778 gehen beide Mächte ihren gewohnten Weg 252

§. 2. Drei Beispiele britischer Gerechtigkeit in Seesachen 254

§. 3. Veranlassungen der Entschließung Catharinens II. für die bewaffnete Neutralität 258

§. 4. Inhalt der den kriegführenden Mächten vorgelegten Acte. 261

§. 5. Durch den 3ten Artikel, daß die neutrale Schiffahrt auch zwischen feindlichen Häfen erlaubt sein solle, ward zu viel verlangt. 263

§. 6. Fünfter Artikel mit einer Anmerkung über die Frage begleitet: welcher Staat soll über aufgebrachte neutrale Schiffe richten? 269

§. 7. Erfolg dieser Erklärung, und wirklich bewerkstelligte Bewaffnung. 272

§. 8. Ueber G. Britanniens Erklärung und neues Kaperreglement 274

§. 9. Ueber die Erklärung Frankreichs und deren Widerspruch mit andern seinen Acten 276

§. 10. Spaniens Verdruß über Dänemark Nach-

Seite

giebigkeit in der Convention vom 21sten Julius 1780 278

§. 11. Ueber den Zutritt Friedrichs II. zu der bewaffneten Neutralität. — Wie jedoch derselbe sich zu viel davon versprach 279

§. 12. Glimpfliches Betragen Englands gegen das Ende des Krieges, und fast gänzliches Aufhören der Kaperei 282

Siebentes Kapitel.

Aufblühende Hoffnung ein Ende aller Kaperei zu sehen 287

§. 1. Traktat Friedrichs II. mit den Nordamerikanern, in welchem der Kaperei auf bloße Kauffahrer entsagt wird 287

§. 2. Die rußische Kaiserin giebt eine nach den Maximen der bewaffneten Neutralität gemäße Erklärung 297

§. 3. Dennoch ward ein Versuch gemacht, unter rußischer Flagge von der Elbe aus auf die Schweden zu kapern 299

§. 4. Wie die Engländer ihre Uebermacht gegen die Neutralen zu Anfang dieses Krieges mißbrauchten 303

§. 5. Was beim Frieden von Frankreich und Großbritannien zum Vortheil der neutralen Flagge zu erwarten sei 306

Achtes Kapitel.

Neue Erscheinungen im gegenwärtigen Kriege 310

§. 1. Gerechte von den Neufranken gegeb. Ursachen der Erbitterung im Anfang des Krieges 311

Seite.

§. 2. Folgen dieser Erbitterung in dem Aushungerungssystem, nach welchem man ganz Frankreich als ein blokirtes Land ansah 312

§. 3. Deutschland tritt in dasselbe gewissermaßen mit ein, und dehnt den Begriff der Kriegscontrebande äußerst weit aus 313

§. 4. Rußland verbietet die Ausfuhr der ihm am meisten Gewinn bringenden Producte, und hofft einen Ersatz dafür in dem Verbot aller Einfuhr von Frankreich her 313

§. 5. Großbritannien nimmt gewissermaßen die Handhabung des Aushungerungssystems auf sich 314

§. 6. Frankreich ergreift ähnliche Maaßregeln wegen der Retorsion 315

§. 7. Auch Spanien störte die Schiffahrt der Neutralen ohne Regel und Gründe 316

§. 8. Trübe Aussichten für den neutralen Handel, und warum sich dieselben wahrscheinlich bessern werden 317

§. 9. Hinausweisung auf die von Nordamerika her zu erwartenden Wirkungen 319

Neuntes Kapitel.

Von dem schwankenden Verhalten der Franzosen in Ansehung des Völkerseerechts während des jetzigen Krieges, und von den neuesten französischen Seegräueln 322

§. 1. Der von den Franzosen im J. 1792 gethane Antrag an alle Seemächte die Kaperei

Seite.

auf Kauffahrtheischiffe ganz aufzuheben blieb ganz ohne Erfolg 322

§. 2. Von dem Betragen der Feinde Frankreichs in Gemäßheit des Aushungerungssystems 325

§. 3. Maaßregel, welche die Franzosen dagegen ergriffen 327

§. 4. Das Decret vom 29sten Nivose, eine Folge des 4ten Septembers 1797 329

§. 5. Was bei diesem Decret eigentlich überlegt worden, und wie es auf eine allgemeine Kaperei dabei abgesehen war 332

§. 6. Nächste Folgen dieses Dekrets 337

§. 7. Unmittelbarer Vortheil der Briten von diesem Decret. Wahrscheinlicher Irrthum der Directoren und mein Entschluß diesen ihnen aufzudecken. 338

§. 8. Mein erster Brief an den Director Rewbel vom 19. Februar 1798 340

Zweiter Brief an Ebendens. v. 2. März 360

§. 10. Dritter Brief an Ebendens. v. 5. März 370

§. 11. Das Directorium schickt mir statt einer Antwort ein Stück des Redacteurs mit einer unterzogenen Stelle zu. Anschein einer guten Wirkung meiner Briefe, der aber bald wieder verschwindet. 375

§. 12. Absicht bei dem scheußlichen Decret 380

§. 13. Warum Frankreich glaubte, diesen Schritt bei seiner schon äußerst geschwächten Seemacht wagen zu können 382

§. 14. Folgen desselben in dem äußerst erhöhten

Seite.

Gewinn der Briten in der Handlung und Navigation und den ins Unerhörte gestiegenen Preisen aller nun über England gehenden Waaren 383

§. 15. Die neutralen müßig gewordenen Seeleute suchen häufig Dienste in England 389

§. 16. Hauptbeweis des vermehrten Reichthums Englands in der so leicht bewilligten Abgabe von 10 pCt. alles Einkommens 390

§. 17. Warum die Franzosen so spät ihren Mißgriff gefühlt haben 392

§. 18. Einzelne Beweise der schreienden an den neutralen Schiffen ausgeübte Ungerechtigkeit 394

§. 19. Minderung des durch die französische Kaperei gestifteten Unheils 399

§. 20. Erste Schritte des Direktoriums das Dekret aufzuheben. In Zahlen gegebene Beweise von der Schädlichkeit der Kaperei 400

§. 21. Von dem Ende der französischen übertriebenen Kaperei, wiewol ohne Aufhebung jenes Dekrets 405

§. 22. Etwas über die Folgen davon für die Handlung in dem schnell gesunkenen Preise der Waaren 409

Zehntes Kapitel.

Gilt neben den Traktaten noch ein allgemeines Seerecht, und wie hängt dasselbe dem Naturrecht an 411

§. 1. Die Gründe des Natur- und Völkerrechts gelten auch als solche für das Völkerseerecht 411

Seite

§. 2. Eine Nation kann der andern in ihren Traktaten mehr oder weniger bewilligen, als was nach dem Völkerrecht Statt haben sollte 413

§. 3. Wo keine Traktaten bestehen, muß doch immer noch das Natur- u. Völkerrecht gelten 414

§. 4. Hierin liegt ein Grund, der das Recht der neutralen Flagge an das Natur- und Völkerrecht knüpft 416

§. 5. Diesem steht scheinbar das Recht des Krieges in der Regel entgegen, wo ich meines Feindes Gut finde, da nehme ich es 418

§. 6. Wenigstens ist die Regel, daß die Nehmung des feindlichen Guts nur ohne Schaden des friedlichen Volks geschehen dürfe, eine feste Regel des Völkerrechts 419

§. 7. Diese zu befolgen, muß ein im Krieg begriffenes Volk durch Zwang angehalten werden dürfen 421

§. 8. Daß die Uebermacht des einen Volks dem Zwangsrecht des andern entgegenstehe, ändert nichts in den reinen Grundsätzen des Völkerrechts 422

§. 9. Mangel an bestimmten Gesetzen der Briten gegen die Neutralen 423

§. 10. Meine eingeschränkten Erwartungen von dem nahen Erfolge dieses meines Buchs 427

§. 11. Wenigstens würde das handelnde Europa darauf dringen dürfen, daß die Briten eine feste Richtschnur ihres Verfahrens in deutl. Seegesetzen abfassen und bekannt machen 430

Inhalt.

Seite

Eilftes Kapitel.

Ueber den in Deutschland so nothwendigen Gemeingeist in Beziehung auf die Seehandlung 431

§. 1. Dieser Gemeingeist war während der Dauer der Hanse in Deutschland äußerst lebhaft 432

§. 2. An der Nützlichkeit des Seehandels für das innere Deuschland zweifelte damals Niemand 434

§. 3. Nach dem Verfall der Hanse fängt man an, die Verbindung des innländischen mit dem Seehandel Deutschlands zu verkennen, und auf die drei übrig gebliebene Hansestädte einen scheelen Blick zu werfen. Einige Nebenursachen davon 436

§. 4. Die gänzliche Nichtachtung des deutschen Seehandels hat sich jedesmal in den Handlungsverboten von Reichswegen gezeigt, wenn dasselbe mit Frankreich in Krieg gerieth 440

§. 5. Die drei Hansestädte, insonderheit Hamburg, finden bei den Reichsständen nie ein offenes Ohr 442

§. 6. Nähere Beweise davon aus einer Schrift des Herrn von Selpert vom Jahre 1793 444

§. 7. Von dem kaiserlichen am Ende des Jahrs 1792 gegebenen Inhibitorio 447

§. 8. Ueber das hamburgische im Jahr 1793 bei Stade angehaltene Schiff 449

Inhalt.

Seite

§. 9. Von dem damals fortdauernden Hasse erregter Federfechterei wider die hansische Handlung 451

§. 10. Spätere Drangsale der hansischen und unmittelbar auch der deutschen Seehandlung 460

§. 11. Ueber meine letzten schriftstellerischen Bemühungen für die Neutralität der deutschen Flagge und die Immediätät der drei Hansestädte 468

Zwölftes Kapitel.

Geänderter Gesichtspunkt, in welchem die Fürsten Deutschlands jetzt den Seehandel in Folge des directen Handels ihrer Unterthanen anzusehen haben 475

§. 1. Warum das innländische Deutschland bis zu neueren Zeiten so gleichgültig in Ansehung des Seehandels blieb 475

§. 2. Fünf Ueberlegungen, welche aus dem veränderten Gange der Handlung den Machthabern des innern Deutschlands entstehen müssen. Furcht, wenigstens Behutsamkeit, sollten jetzt die Maaßregeln der Deutschen in Absicht auf ihre Handlung charakterisiren 481

Dreizehntes Kapitel.

Ueber die verbotene Ausfuhr von Lebensmitteln nach Frankreich 485

§. 1. Ueber das Aushungerungssystem. Drei nichtige Voraussetzungen dabei 485

Seite

§. 2. Anfang einer Berechnung, wenn einem Lande wie Frankreich ein Fünftheil der ihm nöthigen Erndte fehlt 486

§. 3. Ein Hauptmittel, dieſem Deficit in Lebensmitteln abzuhelfen, iſt dieſes: das Volk muß weniger eſſen 491

§. 4. Abſchweifung darüber ins Allgemeine 492

§. 5. Ueber den Feldzug der Franzoſen von 1709, als einen Beweis, wie ein Krieg auch in einem Hungerjahre mit Kraft fortgehen könne 494

§. 6. Aengſtlichkeit der Könige und der conſtituirenden Verſammlung in ihrer Kornpolicei, und deſto größere Gedult des Volks während des Schreckenſyſtems 499

§. 7. Zu ſtarke Kornausfuhr aus Deutſchland in den Jahren 1795 und 96. Den Briten bleibt nun auch fürs künftige ein Vorwand, dieſelbe in allen kleinen Kriegen zu ſtören 501

§. 8. Wie und warum das alles auf den großen Haufen ſo wenig wirkte 503

Vierzehntes Kapitel.

Nähere Beleuchtung der Wirkungen, welche das Aushungerungsſyſtem auf die Franzoſen doch gewiſſermaſſen hatte, und warum es ſie hatte 504

§. 1. In Frankreich fühlt das Volk die Theurung nicht in der Kleinheit des Brodes, ſondern in dem Preiſe von deſſen Pfunde 504

Inhalt.

Seite

§. 2. Anschein für die Feinde Frankreichs, demselben durch Hemmung der Zufuhr insonderheit auch der Zuführung des Schlachtviehes wehe zu thun 507

§. 3. Die auch von den Franzosen sonst sehr gut gekannte für den Krieg nöthige Wirthschaft ward 509

§. 4. In diesem Kriege durch Requisitionen und Erpressungen ersetzt 510

§. 5. Warum in Frankreich die von der See zum Theil versorgten Städte mehr Mangel litten, als die innländischen 513

§. 6. Selbst wenn das Aushungerungssystem früh aufgegeben wäre, möchte die Verlegenheit der Franzosen wenig gemindert worden sein 515

§. 7. Die Neufranken kamen wirklich dahin, daß sie weniger essen wollten 518

Funfzehntes Kapitel.

Ueber das Verbot der Ausfuhr der Mineralien nach Frankreich 522

§. 1. Zu große Ausdehnung dieses Verbots im Inhibitorio 522

§. 2. Von andern Mineralien, auch dem Salpeter 524

§. 3. Urtheil eines Briten über solche Ausfuhrverbote 526

§. 4. Ueber die Ausfuhr der deutschen Kupfer insbesondere 531

Seite

§. 6. Auch manches deutsche Kunstprodukt ist auszuführen verboten 532

§. 6. Ueber die sich bald zeigenden Folgen 534

Sechszehntes Kapitel.

Grundsätze, der den Deutschen für die Zukunft nöthige Handlungspolitik 536.

§. 1. Kurze Zurückweisung auf den bisherigen Inhalts meines Buchs 536

§. 2. Der Seehandel ist für Deutschland so wichtig, als der Landhandel 539

§. 3. Deutschland theilt sich in Absicht auf den Seehandel in drei Theile, den nordlichen, südöstlichen und westlichen 544

§. 4. Gerechter Wunsch, daß die deutschen Reichsstädte in Absicht auf die Handlung mit mehrerer Kraft auf dem Reichstage wirken dürfen 545

§. 5. Es wird gezeigt, was erfolgen würde, wenn die großen Ausfuhrhäfen Fürsten unterworfen wären 551

§. 6. Deutschland darf keineswebes in Ansehung des Völkerseerechts sich ganz leidend verhalten 558

Einzelne Nachträge.

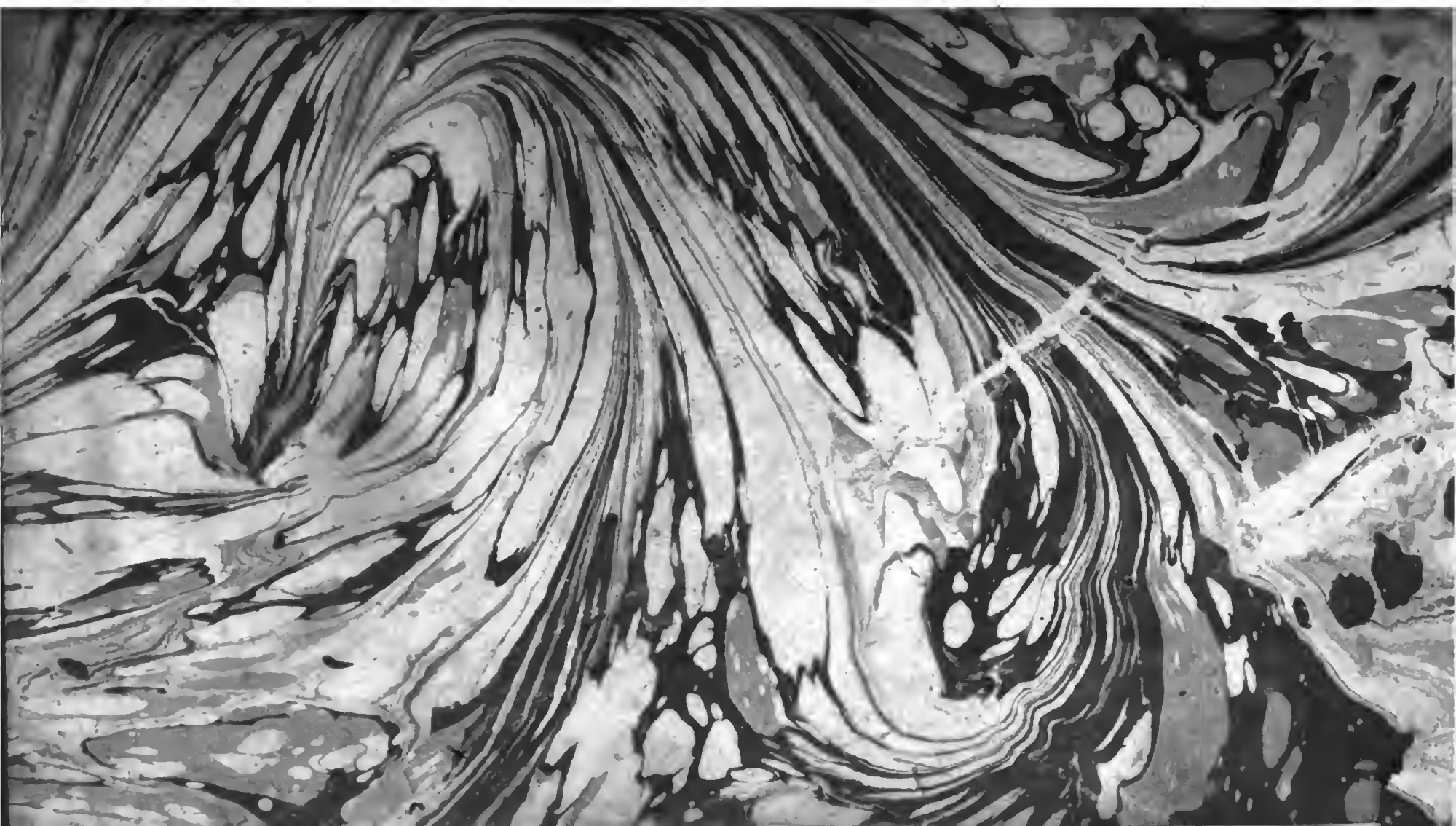
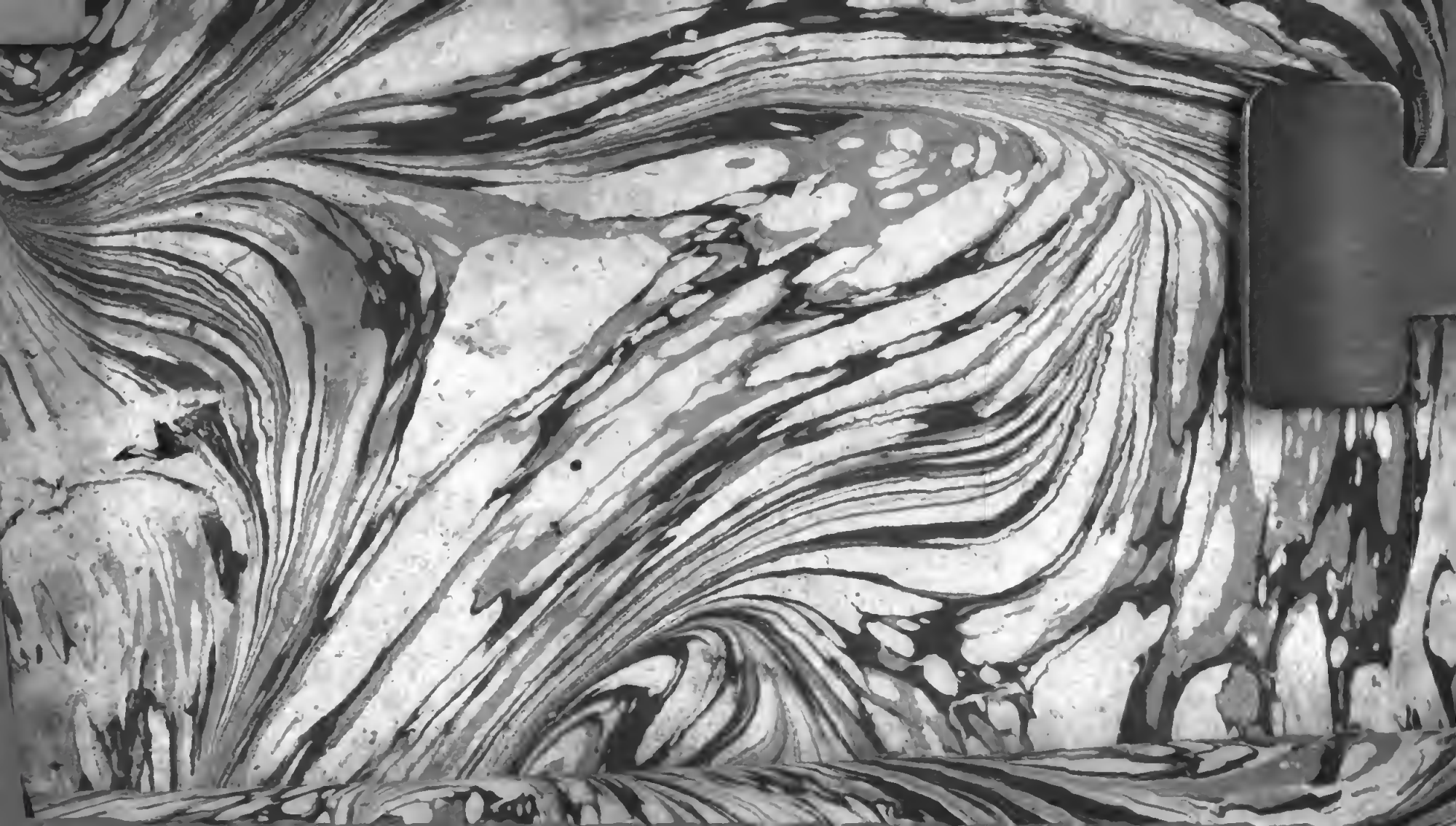
1. Seltsame Fragstücke des britischen Admiralitätsgericht nebst andern Besonderheiten in dessen Proceduren 565

2. Beweis der britischen Absicht, den Neutralen eine gute Conjunktur zu stören, in dem Betragen gegen ein von der Havana nach Hamburg

Seite

bestimmtes, und bloß aus Noth in England eingelaufenes Schiff 589

3. Endlicher Ausgang des 18jährigen S. 147 erwähnten Seeprocesses 593

4. Ueber ein von den Briten gekapertes neutrales und darauf verunglücktes Schiff, über welchen Fall die Entscheidung in den beiden vorgehenden Fällen schon liegt 595

5. Bekenntniß eines Versehens, daß die Briten den Nachsatz im Consolato del Mare nicht achten. Beispiel von Erstattung neutralen Gutes in einem feindlichen Schiffe, aber auch wenig tröstliche Berechnung darüber 598